Drive on the edge

auto sport 2021年9/17号（隔週金曜日発売）2021年9月3日発売　第58巻第16号　通巻1559号

No.1559

オートスポーツ 2021 9/17号

auto sport



2021ハイパーカー元年

ル・マン24時間
小林可夢偉
悲願の初制覇

WEC 2021 Round 4
24 Hours of Le Mans
WINNER
HYPERCAR CLASS #7
TOYOTA GR010 HYBRID
Mike CONWAY / Kamui KOBAYASHI / Jose Maria LOPEZ
TOYOTA GAZOO Racing

Formula E
アウディ、BMW、そしてメルセデス
“連鎖撤退”のワケと
落ち着きどころ

F1ベルギーGP

スーパーフォーミュラ
第5戦もてぎ

F1
ホンダ最終年、無念の決定
“最後の日本GP”
中止までの全内幕

SUPER GT
Round 3 SUZUKA
GT-R表彰台独占！ 鈴鹿3連勝
最多勝男・松田次生
「23勝目」のメッセージ

SAN-EI
CORPORATION

2021 F1日本GP
開催中止の内情を探る

確証と期限のジレンマ

8月18日、10月に開催予定だったF1日本GPの中止が決まった
フェルスタッペンのタイトル争い、ホンダPU最終年、角田裕毅の活躍と
二度とないメモリアルなシーズンだけに是が非でも鈴鹿でF1を開催する
確固たる思いで関係各位は並々ならぬ努力を重ねていた――

Text：柴田久仁夫（Kunio Shibata）
Photo：平田勝（Masaru Hirata）／LAT／XPB／RedBull



M.Hirata

8月18日、F1日本GPを主催する鈴鹿サーキットが、今年の開催中止を発表した。同グランプリは本来なら10月8～10日の開催予定だった。

昨年初めからの新型コロナウイルスの世界的蔓延はF1にも甚大な影響をおよぼし、多くのレースが中止あるいは延期されてきた。10月開催予定だった昨年の日本GPも、6月の段階で早くも中止が発表された。コロナ禍は今年に入っても収束の兆しはなく、オーストラリアや中国、シンガポールなど多くのグランプリが2年連続の中止に追い込まれている。

これらのグランプリはいずれも半年前、遅くとも3カ月前には中止が決定されている。機材や人員移動のロジスティック面での調整に多大な労力と時間がかかること、さらに代替地の選定と許可申請を考えれば、決定は早ければ早いほどいい。ヨーロッパ圏外のアウェイでの開催となれば、そこにビザ取得や通関手続きの手間が加わる。

なので10月10日開催の日本GP開催の可否を、2カ月を切るタイミングまで引き延ばしたのは異例中の異例の措置だった。それは鈴鹿サーキットや今季限りでF1から去るホンダだけでなく、FIA（国際自動車連盟）、レース運営、興行面を統括するFOG（フォーミュラ・ワン・グループ）などF1全体が2年ぶりの日本GP開催を切望し、最後まで可能性を探っていたことを意味する。しかし、その努力は残念ながら報われることはなかった。なぜ今年の日本GPは、中止せざるを得なかったのか。開催に尽力してきた関係者たちの証言を交えつつ、その軌跡を検証してみよう。


RedBull LAT LAT LAT LAT

誰が中止を決めたのか?

日本GP中止の一報は、日本時間8月18日に世界中に報じられた。ただしF1公式サイトの報道内容と、鈴鹿サーキットの発表文を比較すると、微妙にニュアンスが違っている。F1公式サイトが引用するFOGの声明（英文）では、『日本国内での新型コロナウイルス感染状況を鑑み、日本政府によって中止が決定された』とある。一方、鈴鹿サーキットの発表文では、『F1日本GPを開催するために設定された期日までに、F1海外関係者の日本入国が確実な状況に至らなかったために、やむなく開催中止の決断をいたしました』となっている。

F1側は『日本政府が中止を決めた』とし、日本GP主催者の鈴鹿サーキットは『(私たちが)開催中止を決断した』と言っている。中止が決まったいまとなっては、どうでもいいことかもしれない。しかしこの違いを掘り下げていくと、期限ギリギリまで開催を模索しながら果たせなかった理由が、自然と浮き彫りになってくる。

発表の3日後、鈴鹿サーキットを運営するモビリティランドの田中薫社長が記者会見を開き、中止に至る経緯を説明した。田中社長によれば「入国に関するビザの発給が見通せなかった」ことが、中止の一番の理由だった。では入国ビザ発給の大前提は何だったのだろうか。

「バブルが完璧であると判断できることだったと思う」と田中社長は語っている。余談だが田中社長が「と思う」と推測のかたちで言っているのは、日本政府がビザ発給の条件を明言しなかったためだ。さらに言えば、鈴鹿側が定めた期限までにビザが発給されなかったことについても、理由は明らかにされていない。当事者にしてみれば、政府からのより丁寧な説明がほしかったところではなかったか。

次に、田中社長が「ビザ発給の重要な条件」ととらえた「完璧なバブル」について、少し説明したい。『バブル隔離方式』については、今年の東京オリンピックで一般にも広く知られることになった。イベント関係者を巨大な泡（バブル）で覆うように一般社会と隔離して、感染を防ぐ方式だ。具体的にはホテルを丸ごと借り上げるか、一般宿泊客と完全に動線を分け、個人的な外出は基本的に禁止。イベント開催場所への移動も公共交通機関を使わないというものだ。しかし東京オリンピックでのバブルは、近所のコンビニへの買い物が許可されたり、選手の行方が分からなくなってしまったり、一部関係者の話では、新宿や六本木にタクシーで繰り出す光景が目撃されるなど、決して成功したとは言い難い。

日本GP開催の条件

オリンピック以前にもアメリカNBAやテニスの全米オープン、柔道、体操の国際大会でも、バブル方式が実施されていた。F1でも昨年7月の開幕戦から採用され、当初は少数ながら感染者が出たりした。ドライバーだけで

中止の一番の理由は『関係者の入国に必要なビザの発給が見とおせなかった』こと

もルイス・ハミルトン、セルジオ・ペレス、シャルル・ルクレール、ピエール・ガスリーらが感染した。ただし彼らはいずれもレース週末に感染した可能性は低く、サーキットでのクラスター感染も出ていない。

　その後F1ではトライ&エラーを繰り返しながらシステムを洗練させ、今季はほぼ感染者ゼロの状態が続いている。この2年間のコロナ禍でF1に全レース帯同したホンダの山本雅史マネージングディレクター（MD）は、対策の変遷をこう語る。「当初はチームごとの大きなバブルだったのが、いまは、たとえばサーキットへの移動はスタッフを3人ひと組に分けています。万一感染者が出た場合は、その3人がすぐにレース現場から離れられるようなシステムに改善された。言い換えれば影響はその3人に限定されるわけです。さらにその3人が関わっているより大きなグループの全員を再度チェックして、そこで陽性者が出たら隔離という具合でやってますね」。F1で確立したこのバブル方式をもとに、鈴鹿とF1側は緊密に連携して、ホンダ最終年の日本GP開催に向けて相当な準備を進めてきた。

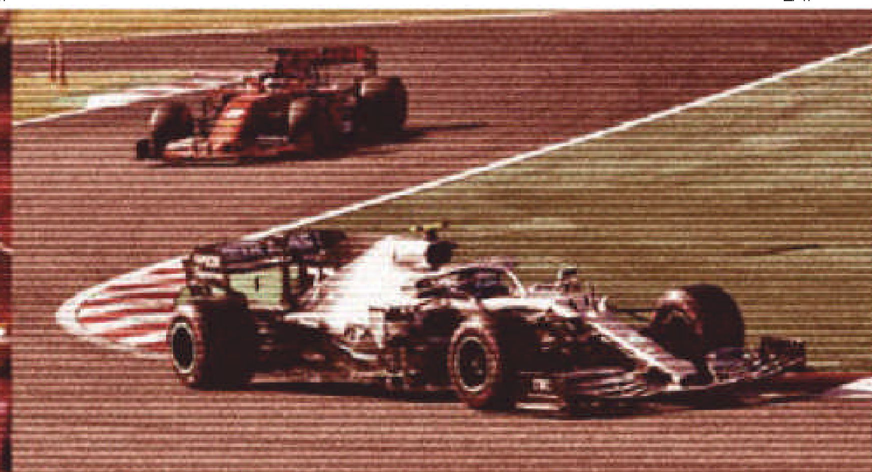
　鈴鹿サーキットが具体的に動き出したのは、この5月から。国内のレースオーガナイザーやプロモーター、関係団体などで構成される『日本モータースポーツ連絡会』の一員として、日本GPが予定どおり開催されるよう、直接の所管官庁であるスポーツ庁にJAF（日本自動車連盟）とともに陳情に赴いたのだ。

　鈴鹿サーキットが単独で行ったのでは、一私企業のイベントということでビザ発給のハードルはさらに高くなる。とはいえ興行規模としてはサッカーや野球にはかなわないものの、国内モータースポーツ業界は540万人超が携わる日本の基幹産業の一部である。業界全体での陳情という枠組みで、ビザ発給の可能性を少しでも高めようという試みだった。

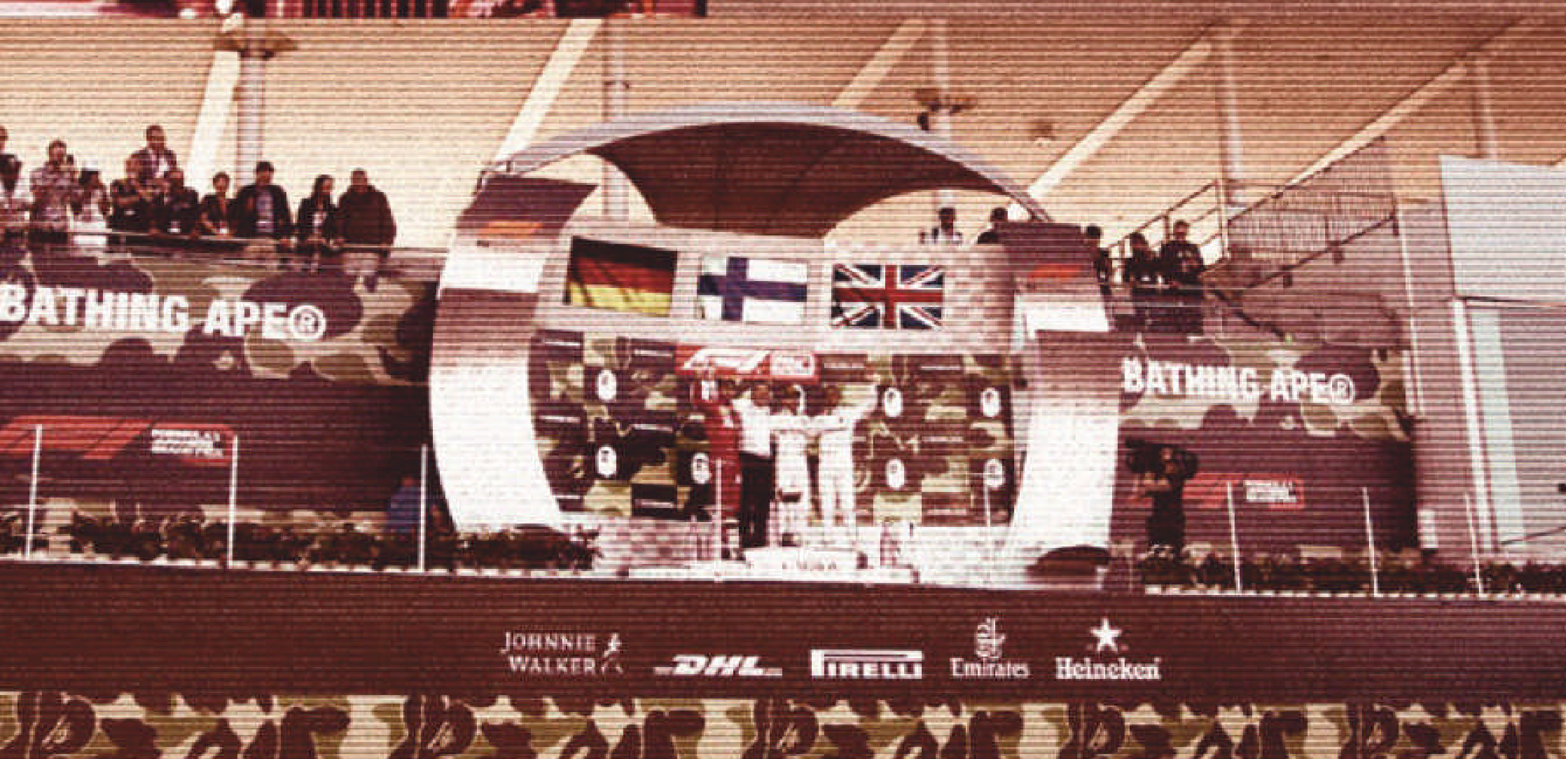
　その後、スポーツ庁には日本GPのために来日する関係者の氏名、所属組織、国籍、旅程、フライト情報といった入国データなど、FOGと協力して作成した膨大な書類を提出した。コロナの影響で、今季のF1は各レース週末のスタッフ数を極力絞っている。それでも1チーム当たり約90人×10チームで900人。そこにエンジン、タイヤメーカー、FIA、FOG関係者、さらにメディア関係者を含めると、入



LAT

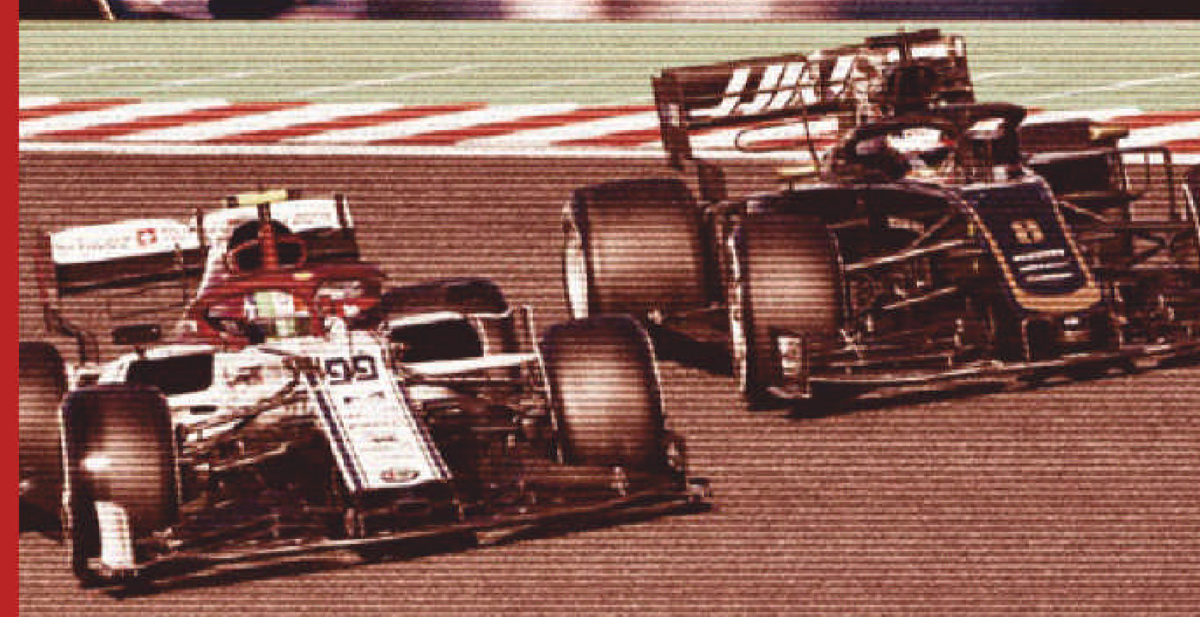


LAT



LAT





LAT

海外F1ジャーナリストはどう受け止めたのか

日本行きの手はずはすべて整っていた

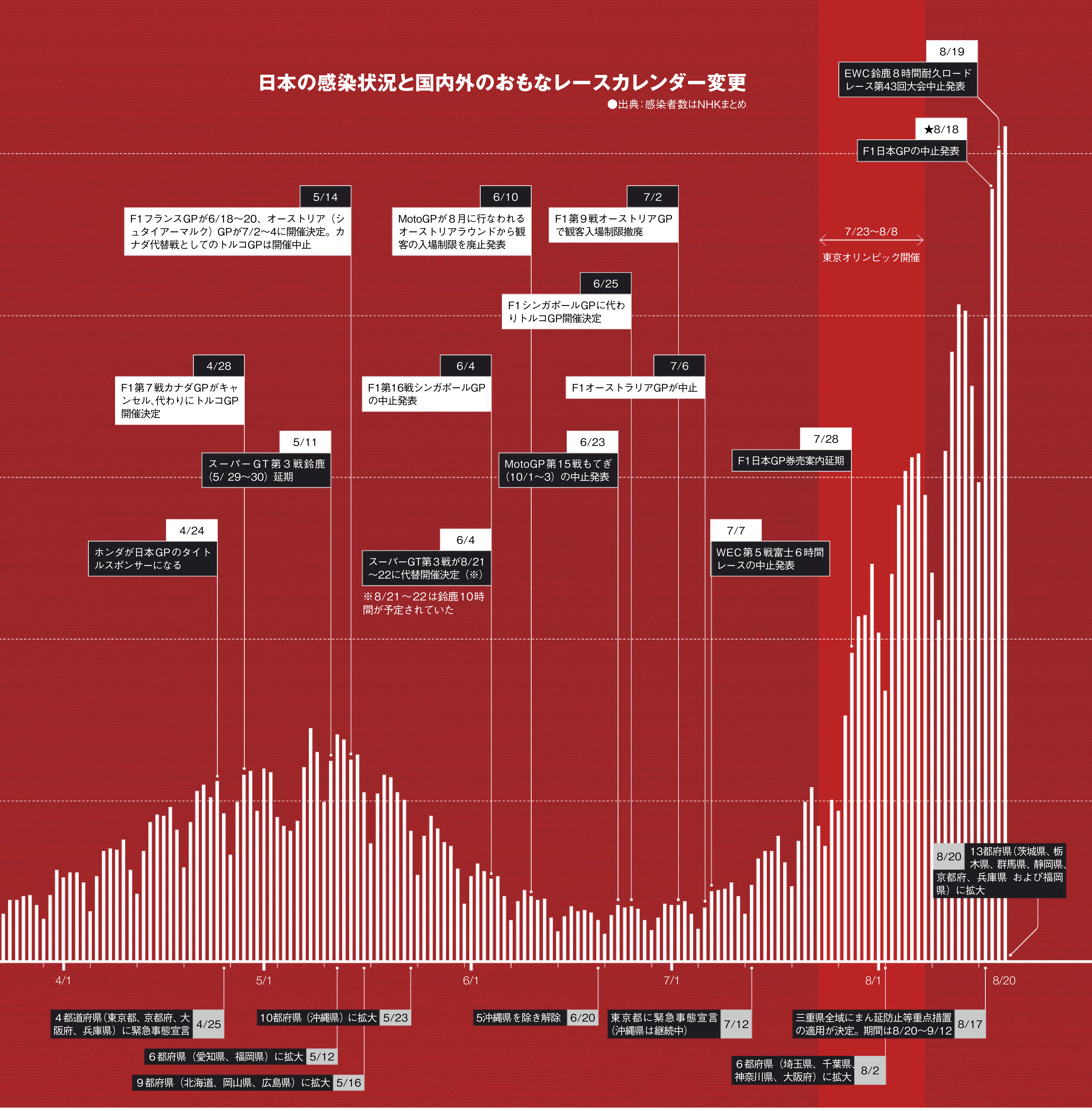
Text：ルイス・バスコンセロス（Luis Vasconcelos）
Translation：水書健司（Kenji Mizugaki）

　ヨーロッパの人間の多くにとって、ぜひとも行きたいフライアウェイレースをひとつ挙げるとすれば、それは日本GPだろう。たしかに、ヨーロッパからの移動には長い時間がかかり、しかも最寄りの空港からサーキットまでは電車かバスを乗り継ぐ必要がある。時差もキツいし、地元の人々とのコミュニケーションも難しい。だが、サーキットの雰囲気はシーズンを通じてベストと評すべきもののひとつであり、コースについてもドライバーの大半が最高ランクと太鼓判を押している。

　ゆえに、“バーチャルパドック”の住人たちは、日本GP中止の知らせを聞いて大いに落胆した。とくに誰もが残念がったのは、ようやくホンダのパワーユニットを搭載したクルマがタイトルを勝ち獲れそうな状況なのに、彼らがホームグラウンドで別れを告げる機会を逸してしまったことだ。

　この中止の発表に、軽い驚きを覚えた者も少なくなかった。ヨーロッパでは東京オリンピックの開催が好意的に報道され、競技会場ではパンデミックも概してうまく抑え込まれているように見えた。また本文でも触れられているように、イスタンブールからのチャーター便、白子や鈴鹿のホテルの予約といった手続きも例年どおりに進んでおり、見とおしは明るいと思われていたからだ。

　個人的にも、今回の決定を本当に残念に思う。たとえ現地では狭いホテルの部屋に軟禁され、サーキットと空港以外のどこかへ出かける許可はもらえないという、あまり楽しくはない状況に直面するとしてもだ。F1はその歴史を象徴するレースをカレンダーに残していく必要がある。そして、鈴鹿の素晴らしいサーキットで開催される日本GPのように、この選手権を代表するにふさわしいレースはそう多くはないのだから。



国予定者は1500人に及ぶ。相当数のビザを期限までに発給してもらう、それが日本GP開催の最低条件だった。

完璧なバブル輸送戦略

スポーツ庁とはその後も頻繁に連絡を取り合い、双方の進展状況を共有していたと、実際に準備作業に携わっていた関係者は語っている。F1は世界的な規模のスポーツイベントであり、しかも自動車という道具を使用する。そこにコロナ禍の開催という特殊要因が絡むために、関係官庁はスポーツ庁以外に外務省、国交省、厚労省、警察庁など多岐にわたる。窓口役のスポーツ庁が各省庁の担当者と協議し、そこで出てきた課題を鈴鹿サーキット、あるいはFOGに伝え、対策を協議する。そんなやりとりが延々と、数カ月間続いたということだ。

その作業と並行して鈴鹿サーキットはFOGと協力して、日本GPに即した防疫バブルの構築に取りかかった。

例年の日本GPでは、関係者は世界中の異なる空港を発ち、到着地も成田、羽田、名古屋、大阪とバラバラだ。もちろん到着日も同じではない。これでは到着時の防疫が完璧にできない。そこでFOGは、日本GPの前週に開催されるトルコ・イスタンブールから、関係者全員がチャーター機で移動し、関西空港、あるいはセントレア空港に到着する計画を立てた。そして空港での検疫が済み次第、チャーターしたバスを鈴鹿サーキット周辺の宿泊場所に送り込む。密を避けるためにバスの定員は半分に制限し、各バブルグループ

イギリスGPが有観客開催だった理由

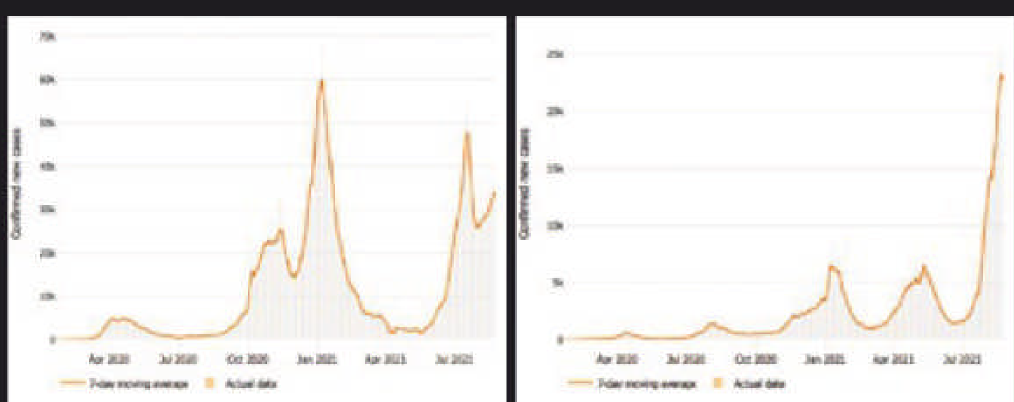
観客バブルは穴だらけ!?

Text : サム・コリンズ（Sam Collins）
Translation : 水書健司（Kenji Mizugaki）
Figure : Johns Hopkins University

21年イギリスGPは、歴史上もっとも物議を醸したイベントだった。その論争のひとつは、ルイス・ハミルトンと接触したマックス・フェルスタッペンのクラッシュよりも、ずっと前から始まっていた。

イギリス国内の新型コロナウイルス感染者数が急増するなかで、マスクの着用もソーシャルディスタンスも義務付けずに、日曜には14万人もの観客を入場させるという大胆な判断について、メディアで多くの批判の声が上がっていたのだ。

ポピュリスト（大衆迎合主義者）が首相を務める現在のイギリス政府は、今季のグランプリを『イベントリサーチプログラム』の対象に加えた。21年初めに立ち上げられたこのプログラムは、パンデミックの状況下において、どうすれば大規模イベントを開けるかの研究をおもな目的としている。



日本とイギリスの感染状況比較

イギリスと日本で新規感染者数のピークを比較すると、両国とも7月中に感染爆発が起きている。ただし7月のイギリスの感染者数は日本の約2倍にのぼる。この状況下でF1開催に踏み切れたのはお国柄というべきか。

比較的小規模なイベントから始めて、参加者全員にPCR検査での陰性を要求した。だが、シルバーストンは、このプログラムにおける最大規模のイベントだったものの、観客に求められたのはPCRより精度が低いLFT（ラテラルフローデバイスによる抗原検査）だけだった。念のために言えば、これは政府の決定であり、適用対象は一般観客エリアだけだ。パドックではこれまでどおり“F1バブル”が厳密に維持され、マスクの着用はもちろん、関係者全員に数回のPCR検査が義務付けられていた。そして、パドックへの入場が認められた者は、一般観客エリアには出入りできなかった。

こうして観戦券は完売したものの、どうやら多くの人がLFT検査の結果を偽造していたようだ（これはさほど難しいことではない）。実際、SNSで偽造を告白している者がいるし、なかには軽い自覚症状があったとする投稿も見られた。

レース当日は、かなり気温が上がったこともあり、マスクを着けている観客はほぼいなかった。大半が酩酊し、まるでパンデミックは終わったかのようだった。いまのところ政府の公式データは開示されていないが、少なくない数の観戦者が陽性と判定されたというたしかな証拠が存在する。

ちなみに、イギリスGP開催の成功を祝うはずの担当大臣たち全員が、事前の検査で陽性反応が出たためシルバーストンに来られなかったというのが何とも皮肉なことだった。



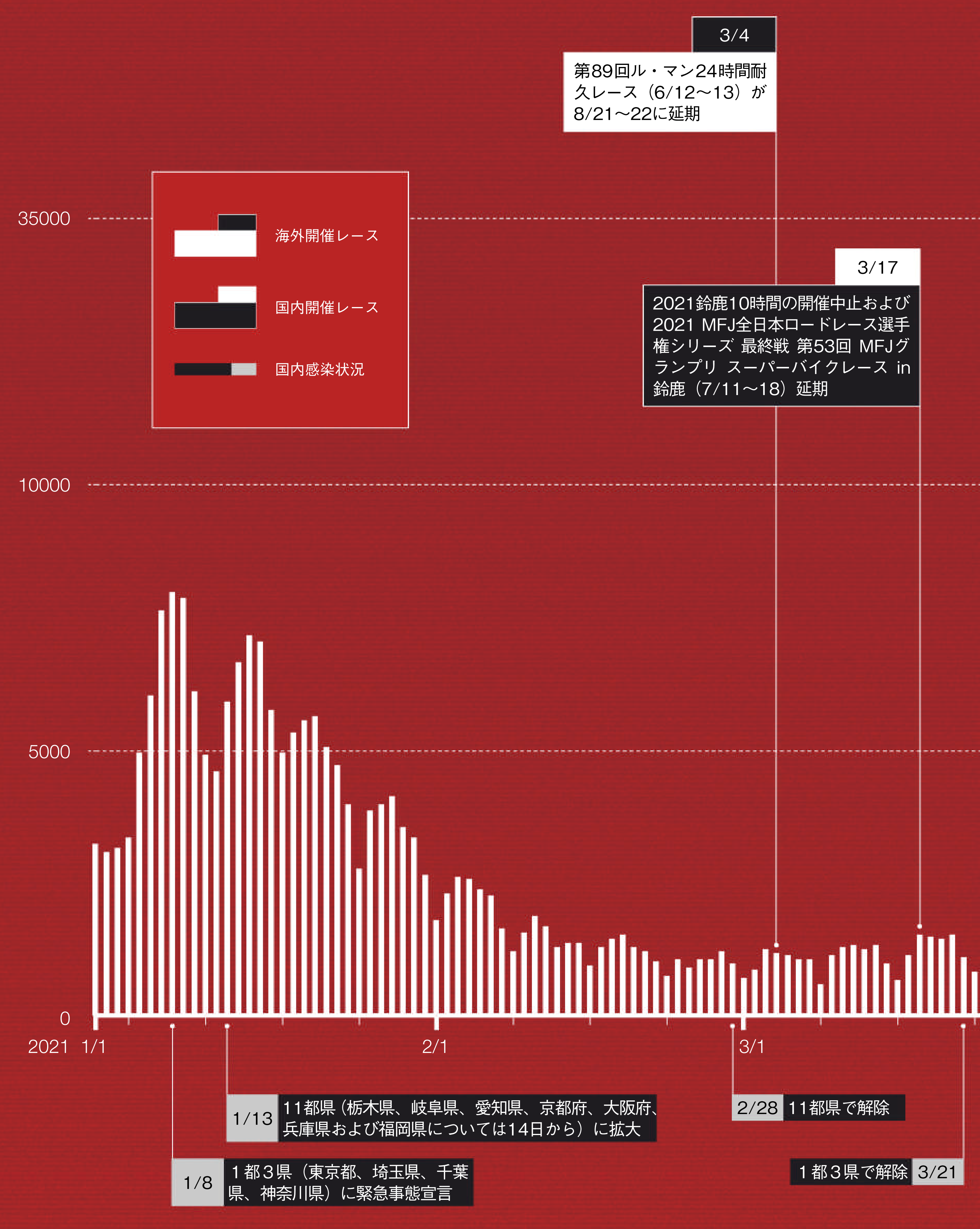
4月、ホンダがF1日本GPの冠スポンサーに就くことが発表された。これによりコロナ禍であっても日本GP開催がより確かなものになったと感じたファンも多かったのではないだろうか。

M.Hirata

イベント開催制限について

対象地域	収容率	人数上限
① 緊急事態宣言 対象地域	50%以内	5,000人
② まん延防止等重点措置 対象区域	大声なし 100%以内 大声あり 50%以内	10,000人または収容定員50%以内のいずれか大きい方
③ その他都道府県		

イベント開催時の収容人数は県によって判断が分かれている。鈴鹿サーキットは収容定員が1万人を超えるため、三重県が定めた規定に則ると『収容定員の50%』規定が適用される予定だった。



ごとに乗客を振り分ける。通常の大型バスの定員は50名程度で、その半分だと25名。バブルグループによって人数も違うために、鈴鹿サーキットは最大80台のチャーターバスを想定した。三重県内だけでは調達できず、中部関西圏のバス会社までコンタクトを取ったという。

宿泊施設の確保も、決して簡単ではなかった。鈴鹿、津、亀山、四日市などのホテルに当たり、最大24施設を1棟借り上げるかフロア借りする。「ホテルでは、入口や各フロアに警備員を常駐させて、無断外出を監視する。そこまで徹底することを考えて準備していました」（鈴鹿サーキット関係者）。

コロナ対策の費用だけを考えても、莫大な金額になったはずだ。もし無観客開催にでもなったら、赤字幅はさらに広がってしまう。それでも、なんと

「F1ならば安心・安全に開催できる」F1の実力を知らしめる絶好の機会だったかもしれない

してでも日本GPを開催したかった。

そんな関係者の熱意が、残念ながら幻に終わったこれらの計画からもしっかり伝わってくる。

しかし同時に素朴な疑問も浮かぶ。鈴鹿サーキットやホンダが開催を熱望するのは当然として、F1側も本当に日本GP開催を望んでいたのか。コロナ禍で移動制限の多いいまならなおさら、ヨーロッパ内でレースを続けたほうが楽なはずだ。感染爆発中の日本にわざわざ出かけてまで、日本GPに参戦したかったのだろうか。

パドックにコンビニ出現!?

2年ぶりの日本GP開催に向けて、全レースに帯同している山本MDは、早い段階から鈴鹿サーキットとFOGの仲介役を担っていた。元フェラーリ代表で、今年からFOGのCEOを務めるステファノ・ドメニカリとも、レース週末ほとんど毎日のように対策を協議し、彼からは「ぜひ日本GPを開催したい。できる限り協力してくれ」と強く言われていたという。

ドメニカリが開催を熱望した理由としては、まず史上最多の年間23戦開催にこだわったことがある。それ以外にも、「F1にとって日本が非常に魅力的で大きなマーケットであること、ホンダが最終年に鈴鹿で走ること、唯一の日本人F1ドライバー角田裕毅が日本で凱旋レースすることの意義や興行効果も、よく分かってくれていた」と、山本MDは分析する。

では実際にレースに携わる、チームスタッフはどうだったのか。コロナ禍にわざわざ極東まで長距離移動しなくてもという意見は、レース現場から出ていなかったのだろうか。「あくまでレッドブルとアルファタウリのスタッフに限った話ですが」と前置きし、山本MDはこう語った。

「少なくともこの2チームのスタッフは、『日本に行くぞ！』と、やる気充分でしたよ。そもそも後半戦はほとんどアウェイですし、どこに行くかというのはあまり気にしてないですね。むしろ12月までやるのはやめてくれ、連戦が多すぎるという意見はありますけどね」

アウェイのレースでは、もともと日本GPは現場スタッフにも飛び抜けて高い人気を誇ってきた。ホンダや日本とゆかりのあるこの2チームに限らず、「どうせアウェイ続きなら、日本に行くのは気にしない」という思いは、他チームのスタッフにも当てはまるのではないだろうか。彼らは鈴鹿サーキットの素晴らしさや熱狂的なファンだけを気に入っているだけではなく、日本食やコンビニも大いに楽しみにしている。なので今回、外出もままならない日本GPに際して、「でもコンビニだ



けは行きたい」という声が上がったそうだ。そこで山本MDは、「分かった。パドック内に特別に作ってやる」と約束したという。パドック内のコンビニが実現していたら、じつにユニークな光景になっていたことだろう。

野球やサッカーが持つ市民権

　しかし残念ながらF1側が待てるぎりぎりの期日になっても、日本政府からのビザ発給の知らせは届かなかった。当初は8月8日に決める予定だったが、最終期限をさらに9日間延ばし、17日まで交渉を続けた。だがそれ以上はどうしても待てず、中止決定に至った。

　冒頭で述べたように、日本政府は「ビザを発給しない」とは言っていない。あくまで、期日までに発給が間に合わなかったということだ。「関係省庁からは、F1開催の難しさは充分理解していただいていた」と、モビリティランドの田中社長は語っていた。交渉に当たっていた関係者も、「われわれが膨大な時間をかけたのと同じくらい、各省庁も相当の時間をかけて対応してくれた。スポーツ庁が直接われわれと向き合ってくれた官庁だったわけですが、他の関係各省とのすり合わせも、ものすごい労力だったと思います」と述懐している。

　オリ・パラリンピックを除けば、1500人もの外国人が来日して開催されるスポーツイベントはF1以外にない。結局はそこが最大のネックになって、時間切れになってしまったというのはそのとおりだろう。しかし一方で、オリンピック開催で神経をすり減らし、さまざまな批判にさらされた政府にしてみれば、この上さらなるリスクは負いたくないというのが、正直な気持ちだったのではないか。これがたとえば野球やサッカーの国際イベントだったら、事情は違っていただろうか。モータースポーツはいまだに日本では、充分な市民権を得ていない。公益性という点では、野球やサッカーに依然として劣るとみなされているのは確かだろう。これについて田中社長は、「文化という観点では、熟成度は欧米とは少し違うのだろうな、と感じています」と語るにとどまった。

　一方で山本MDは、「日本での認知度の低さを、逆手に取る方法もあったのでは」という。「F1は世界的なイベントで、ものすごく規模が大きい。そんな世界的大規模イベントを『しっかり対策をとればこうやって開催できる』とやって見せればいいのに。そんなふうに思ったし、その思いは関係者には伝えました」。

　しかしその思いが、広く共有されることはなかったということか。「今後も地道な働きかけをしていくことが必要でしょう。モータースポーツもスポーツなんだということを理解してもらう努力を、続けていかないといけないでしょうね。その意味でコロナ禍だからこそのF1開催は、ひとつのベンチマークになりうる、絶好の機会だったんですけどね」。

　来年２０２２年は鈴鹿60周年という、メモリアルな1年になる。来季の日本GP開催に向けて、関係者はすでに準備をスタートさせた。

SEE YOU NEXT YEAR in SUZUKA!



XPB

Text : 柴田久仁夫（Kunio Shibata）　Photo : LAT ／ McLaren ／ Mercedes ／ RedBull



“スパ・ウェザー”の極致 悪天候により記録1ラップで決着

レースなきチェッカー

Rd.12 ベルギーGP リザルト

●8月29日（日）決勝　●7.004km×44周=308.052km　●天候：雨　●路面：ウエット

順位	No.	ドライバー	シャシー／パワーユニット	周回数	グリッド（予選）
1	33	M.フェルスタッペン	レッドブル／ホンダ	1	1
2	63	G.ラッセル	ウイリアムズ／メルセデス	1	2
3	44	L.ハミルトン	メルセデス／メルセデス	1	3
4	3	D.リカルド	マクラーレン／メルセデス	1	4
5	5	S.ベッテル	アストンマーティン／メルセデス	1	5
6	10	P.ガスリー	アルファタウリ／ホンダ	1	6
7	31	E.オコン	アルピーヌ／ルノー	1	8(9)
8	16	C.ルクレール	フェラーリ／フェラーリ	1	9(11)
9	6	N.ラティフィ	ウイリアムズ／メルセデス	1	10(12)
10	55	C.サインツ	フェラーリ／フェラーリ	1	11(13)
11	14	F.アロンソ	アルピーヌ／ルノー	1	12(14)
12	77	V.ボッタス	メルセデス／メルセデス	1	13(8)
13	99	A.ジョビナッツィ	アルファロメオ／フェラーリ	1	14(16)
14	4	L.ノリス	マクラーレン／メルセデス	1	15(10)
15	22	角田裕毅	アルファタウリ／ホンダ	1	16(17)
16	47	M.シューマッハー	ハース／フェラーリ	1	17(18)
17	9	N.マゼピン	ハース／フェラーリ	1	18(20)
18	7	K.ライコネン	アルファロメオ／フェラーリ	1	Pit(19)
19	11	S.ペレス	レッドブル／ホンダ	1	7
20	18	L.ストロール	アストンマーティン／メルセデス	1	19(15)

今季最高位となる4位に入ったリカルドは、雨のなかレース再開を待ち続けていたファンに感謝するとともに、地理的にベルギーから近い、次戦オランダGPへの自信をのぞかせた。10位のサインツがチームメイトを抜きランキング6位に浮上した。

ドライバーズランキング
（第12戦終了後）

順位	ドライバー	ポイント
1	L.ハミルトン	202.5
2	M.フェルスタッペン	199.5
3	L.ノリス	113
4	V.ボッタス	108
5	S.ペレス	104
6	C.サインツ	83.5
7	C.ルクレール	82
8	D.リカルド	56
9	P.ガスリー	54
10	E.オコン	42
11	F.アロンソ	38
12	S.ベッテル	35
13	角田裕毅	18
14	L.ストロール	18
15	G.ラッセル	13
16	N.ラティフィ	7
17	K.ライコネン	2
18	A.ジョビナッツィ	1
19	M.シューマッハー	0
20	N.マゼピン	0

コンストラクターズランキング
（第12戦終了後）

順位	ドライバー	ポイント
1	メルセデス	310.5
2	レッドブル	303.5
3	マクラーレン	169
4	フェラーリ	165.5
5	アルピーヌ	80
6	アルファタウリ	72
7	アストンマーティン	53
8	ウイリアムズ	20
9	アルファロメオ	3
10	ハース	0

LAT



もしも規定周回数の75%以上を走りきり、このままの順位であったなら18ポイント差でフェルスタッペンがハミルトンをリードする結果となった。しかしハーフポイントとなったため、ハミルトンが3ポイント差で首位を守った。

RedBull



ホンダがレッドブルにPUの供給し始めたのは2019年シーズンから。タッグを組み戦い続けた両者はこのベルギーGPで50戦の節目を迎えた。公式には１ラップのみの決勝レースとなったもののフェルスタッペンが優勝し、ホンダとの50戦中で11勝目をマークした。



LAT

3時間に及ぶ赤旗中断の末に、たった2周のセーフティカー先導ラン。悪天候に見舞われた今年のベルギーGPは、ドライバーたちが一度も戦わないまま終了した。レースはそれでも成立とみなされ、予選順位がそのまま最終結果となった。

「レースをしない決断は正しかったと思うけど、ポイントに値する気はしない」と、6位入賞のピエール・ガスリー。3位表彰台のルイス・ハミルトンは、もっと辛辣だった。

「最後に僕らを送り出したとき、彼らはこれ以上天気が好転しないと分かっていた。すべてがお金ありきのシナリオだった。2周を走った僕らは、全員お金を手にした。だったら辛抱強く待ち続けたファンも、チケット代金を返されるべきだ」

一方で『優勝』したマックス・フェルスタッペンは「僕が『レースできる』と無線で伝えたタイミングで再開するべきだった。絶好の機会を逃した」と、違う論点からFIAの決断を批判した。

しかし他のドライバーたちは、セーフティカーに追従する速度ですら、水しぶきで先行車のテールランプが見えなかった。これまで雨のスパ・フランコルシャンで起きた数々の重大事故を想起するまでもなく、あの決勝日は最

BELGIAN GP

LAT



ベルギーGP予選でハミルトンを抑えて２位に入ったラッセルは、毎戦Q3に進出しているわけではないからこその難しさがあったと話す。前戦ハンガリーを８位で終えクルマの状態にそれなりの手応えを感じていたが、ベルギーのFP3でその感覚は確かなものになったという。

想定外のウエットコンディションでラッセル、ノリスと若手が魅せた

初からレースできるコンディションではなかったといえる。

雨で光った次世代の躍進

フェルスタッペンがレース再開に強くこだわったのは、勝つ自信があったからに違いない。水しぶきの影響を受けないポールポジションが、絶対有利だったからというだけではない。週末3日間のレッドブル・ホンダのパフォーマンスが、終始メルセデスをしのいでいると感じていたからだった。

典型的だったのが、２日目ＦＰ３で見せた圧巻の速さだ。初日のドライ路面用のセッティングから一転、この日はずっとウエット路面だったにもかかわらず、レッドブルの２台はモンツァ仕様かと見紛うほどにリヤウイングを寝かせてきた。それなのにＲＢ16Ｂは終始安定した挙動で、フェルスタッペン、セルジオ・ペレスがワン・ツーを独占。３番手のハミルトンに１秒以上の大差をつけた。

それが予選では決勝日の悪天候に備えて、再びハイダウンフォース仕様に戻して臨んだ。対照的にメルセデス陣営は最高速重視のセッティングを変えなかった。その結果、ハミルトンは高速区間のセクター１、３で速さを見せたが、中速のセクター２でフェルスタッペンにおよばず3番手に終わった。

予選後のハミルトンはローダウンフォースで雨の予選に臨んだことについて、「チームの方針だったけど、結果的に間違いだった」と、認めていた。

そして決勝日は、予選の比ではないほどの完全ウエット路面だった。もし



Mercedes



LAT



RedBull

ノリスは予選Q3でアクアプレーニングを起こし、ターン４でバリアに衝突。「衝撃で車外に飛び出しそうだったけれど身体は問題ない」と翌日の決勝に出場した。チームメイトのリカルドは予選・決勝ともに４位。ペレスはレコノサンスラップでクラッシュしたが、赤旗中断中にチームがクルマを修復し出走扱いとなった。雨脚が強まる予選を「おもしろいコンディションだった」と振り返ったガスリーは６位入賞。ボッタスは、ハンガリーでの多重クラッシュペナルティにより５グリッド降格となった。



McLaren



LAT



LAT

コンディションが改善してレースが開催されていたら、たとえハミルトンでもグリップ不足に苦しみ続ける展開になっていたことだろう。ひょっとするとフロントロウのジョージ・ラッセルも抜けず、後方のダニエル・リカルド、セバスチャン・ベッテルらにもかわされていたかもしれない。

その意味ではレースを戦わずに3位表彰台を獲得し、しかもハーフポイントになったおかげでドライバーズランキング首位からの陥落をからくも免れたハミルトンは、今回もツキに恵まれたというべきだろう。

雨のスパは、新世代ドライバーの躍進も強く印象づけた。「雨がいい」と開催前から言っていたランド・ノリスは、Q1、Q2でトップタイム。Q3でのクラッシュは不可抗力というべきもので、あれがなければフェルスタッペンとポール争いを演じていたはずだ。

そしてフロントロウ獲得のラッセル。「失うものがないぶん、思いきって行った」と本人は言っていたが、戦闘力に劣るウイリアムズマシンで2番グリッド獲得は、並みのドライバーにできることではない。

びしょ濡れのQ1で最初から浅溝インターミディエイトを2台に履かせるなど、ウイリアムズの果敢な戦略も大いに光った。その結果が、前戦ハンガリーGPに続くダブル入賞に結実した。今季からチーム代表に就任したヨースト・カピートは、WRCでフォルクスワーゲンを常勝チームに仕立て上げた名将だ。ウイリアムズ復活の日は、案外早く来るかもしれない。



小林可夢偉、ル・マン初制覇。

TARRING
TH A VENGEANCE



TOYOTA



TOYOTA

24 Hours of Le Mans 2021

可夢偉がついにル・マン24時間レースを獲った
挑戦を重ねるにつれ高まる期待に応えたその戦いぶりは
いつもより強く、そして激しいものだった

Text : アンドリュー・コットン（Andrew Cotton） Translation : 神田美穂（Miho Kanda） まとめ : auto sport
Photo : 野間 智（Satoshi Noma/IMC）／LAT／TOYOTA

２０２１年のル・マン24時間は小林可夢偉のレースだった。予選ハイパーポールで唯一3分23秒台のタイムをマーク。決勝レースでも可夢偉は、セバスチャン・ブエミ、中嶋一貴、ブレンドン・ハートレーがドライブする8号車よりも速いペースで、見事に夜間セッションを乗り越えた。この彼のスティントのあいだに、7号車は優勝を目標に掲げることができたのだ。自分で行くことに少しためらいのあったラストスティントをやっぱり最後は自分で行くと決め、僚友の中嶋一貴を従えて栄光のチェッカーを受けた。

何度も夢が打ち砕かれた末に、3人のドライバーのもとに訪れた勝利だった。トヨタ勢のなかで彼らのマシンのほうが速かったにもかかわらず、毎回のように何らかの技術的な問題が発生。彼らの勝利を阻んでいた。今年は2台を燃料系のトラブルが襲う。この技術的な問題のせいで、日曜日の午前中に2台ともリタイアに追い込まれるおそれもあった。今年、最初に技術的な問題を抱えたのは8号車。トップに立っていたマシンにも同じ出来事が起こる前に解決策を見いだすことができた背景には、とりわけブエミの存在が大きかった。

2台とも同じ燃料のピックアップに問題を抱え、1回の給油で周回できるラップ数が限られてしまった。燃料ポンプがタンクからガソリンよりも空気を多く吸い出していたせいだったが、7月のモンツァでのレースでハートレーがドライブする8号車をピットに留まらせたのと同じようなトラブルだ。モンツァでは修復に1時間を要した。24時間あるとはいえ、シビアな戦いが続くル・マンでは、それを行なう時間的な余裕はない。計算すると、LMP2カーに対して15〜20分のマージンがあるが、ほかのハイパーカーに対するマージンはそれより少ない。レース前の予想を裏切り、5台のハイパーカーは完走。なかでもアルピーヌはメカの面ではノートラブルで走り切り、3位に入った。トヨタ勢が問題解決のためにピットストップしていたら、優勝を奪われてしまうと危惧していた相手がまさにこのマシンだったのだ。

8号車の燃料ピックアップの問題が最初に発生したのはブエミがドライブしている最中。明け方の時間帯に彼はレースエンジニアと協力して、解決策を見つけ出そうと試みた。「最初は僕たちのほうが7号車より速かったが、フロントのグリップを失い、ペースが落ちた。その後、技術的な問題が発生した。トラブルは7号車よりも深刻で、彼らよりも早く起きた。それで、彼ら



のために解決策を準備した」とブエミ。「3周のスティントをこなすことはできたが、問題が起きたときにはさまざまなボタンを押さなければならなかった。毎回、ブレーキング区間でブレーキングしている最中に3つのボタンを押さなければならない。僕たちは5時間もこの操作を行ないながら走り続けた。エンジニアが見つけてくれたやり方で僕たちは救われた。彼らがいなかったら、レースを落としていたよ。エンジニアから少し複雑な操作になりそうだと言われた。レースを失うか、複雑な操作を試してみるかのどちらかだと言われたけど、やってみたらうまくいった。最初はターン8でやってみてと言われて、うまくいった。次のラップでも同じ操作をするように指示された。それから、第2シケイン、ミュルサンヌ、インディアナポリスでもやってみて、さらにフォードシケイン、ターン1でもできる？という具合に、指示されるコーナーがどんどん増えていった」。

　トップを走っていた7号車は土曜日の午後に2回、パンクに見舞われた。ミシュランによるとデブリが原因だったとのことだが、燃料系のトラブルが発生するまではイエローフラッグやスローゾーンによってリズムが乱されることがあったなかでも、コンスタントに速いペースで周回。8号車と同様のトラブルに見舞われるまで、彼らはアルピーヌに対して5周のマージンを築いていた。

「とても大変だった。最後の5時間はトラブルを抱えながらのドライブだった」と可夢偉はレースを振り返った。「ブレーキングのたびにステアリングホイール上で操作しなければならないし、何か起きているのか、まったく分からなかったので、対処するのがとても大変だった。最後まで走り切ることができるのか、誰にも分からなかった。とにかく一番重要なのは、ハイパーカーでワン・ツー・フィニッシュすることだった。テストの日程も、その機会



ハイパーポールで圧巻の23秒台

可夢偉が8号車アタッカーのハートレーに約0.3秒差をつけて、自身4度目のル・マンPPを獲得。「我々はここ数年で何度かのPPを獲得していますが、決勝レースでは勝てていないので、この予選の結果は何も保証してくれるものではありません。24時間レースは長いですし、いつもあと少しの運が必要なのです」。これまでの出来事が予期せぬ不運への警戒感を高めているかのようなコメントだった。（as）

S.Noma

燃料トラブルは先に8号車で発生
ブエミが車内で解決への道を探る



LAT



TOYOTA

ル・マンマイスターは嗅ぎ取っていた“可夢偉の気配”

(右)ハイパーポール翌日、トム・クリステンセンが可夢偉のもとへ。ル・マン9度制覇のレジェンドは今年の可夢偉の気配を感じ取っていたか。(上)現地日曜16時、まずはマイク・コンウェイが好スタートを切る。(as)

も限られていたし、ホモロゲーションによってマシンを改善することができないからね」

ル・マンでは最速のマシンが優勝するのではなく、毎年、勝利の女神がウイナーを選ぶと言われている。7号車の3人のなかでペースセッターとなっていたのが可夢偉だった。優勝の可能性を上げるために、もっとペースを落として走ろうと考えたりはしなかったのだろうか？

「これまでいつだって僕たちのクルマは最速だったのに、勝てなかった。だから、もっとゆっくり走るべきなのか、速く走らせてはいけないのかもしれないと思った。これは冗談だけど、ステアリングを握ったら、自分がやるべきことをやるだけ。夜間セッションでは



可夢偉が7号車のペースセッターに

コース上の破片を踏んだ影響か、コンウェイが2度のパンクに見舞われて、予定より早くピットイン。バトンを受けた可夢偉が快走を見せる。夜間セッションでも可夢偉は順調に周回を重ねていたが、一瞬ヒヤリとしたのが12時間経過後のインディアナポリスでのコースオフ。タイヤバリア接触寸前だった。大きなタイムロスとはなったが、それまでのリードもあり、7号車がトップをキープ。(as)



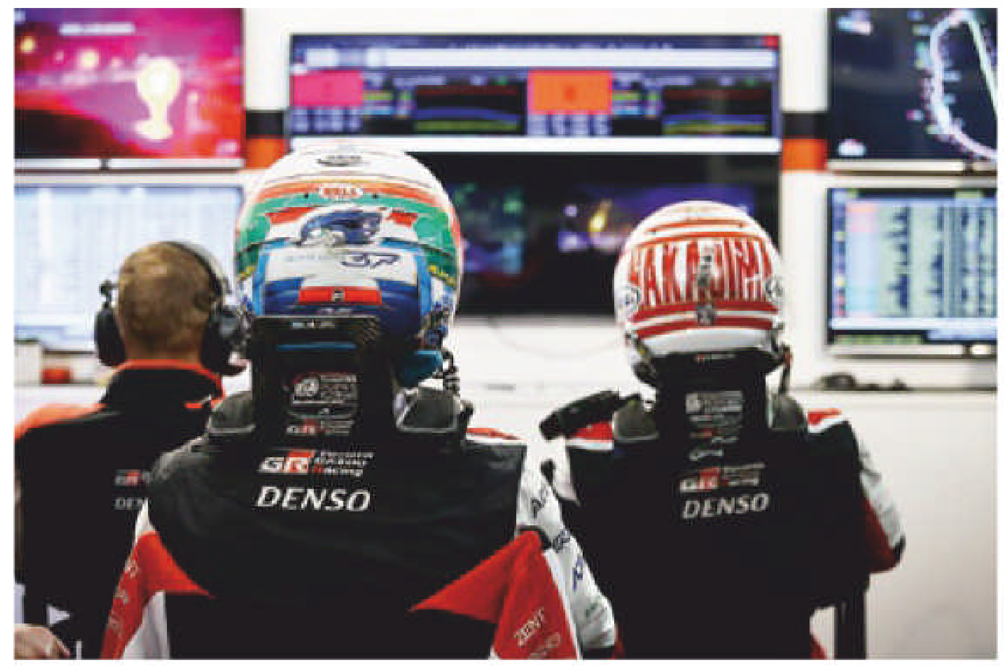
S.Noma

最後は自分で決めにいく

残りが1時間12分ほどになったころ、コンウェイがピットイン。可夢偉が乗り込む。最終スティントは可夢偉だろうと思われていたが、意外にも本人には最終スティントを担当することには躊躇もあったのだという。(as)

濃くなる、7号車優勝の色合い

サルトが暗闇に包まれていくにつれ、7号車優位の色合いが濃くなってきていた。6時間経過の段階で8号車に対するリードは1分30秒弱にまで拡大。(as)



TOYOTA

夜間セッションの各部の調整でスピードと自信を取り戻した

セバスチャンがライバルだった。最初、僕たちのクルマのパフォーマンスは本当にひどかった。ブレーキバランスやトラクションコントロールを調整してみたら、次第に調子が良くなっていった。スタート時、システムの設定がベストなパフォーマンスを発揮できるようになっていなかった。その後、徐々に調子が良くなってきて、スピードも出るようになり、自信を取り戻していったんだ」

夜間セッション中、可夢偉はブエミに対してラップあたり平均1秒速かった。ホセ・マリア・ロペスに交代後の7号車がハートレーと競い合うようになるころには8号車にトラブルが出始めていたこともあり、その差はさらに広がっていった。これによって、リーダーボードは決まったと言えるだろう。2台をうまく調整し、トップ、2番手のポジションを維持して走らせることができるかどうかは、トヨタの首脳陣にかかっていた。

レーススタート時からのチームの戦略は、ほかのハイパーカーに差をつけ、そのギャップを維持して2台ともに1スティントの周回を13周まで引っ張り、24時間中のピットイン回数をできるだけセーブしつつ、ライバル勢がついてこられないようなペースで走ることだった。「早い段階でギャップを築くことができればラインを外さずに走るこ



S.Noma



ここで戦えることへの感謝とともに可夢偉は連覇を狙っていく

とができるから、トラフィックのなかのリスクマネジメントという点で後はかなりラクになる」と可夢偉は教えてくれた。「計画どおりに進み、最後まで走り切ることができた。決してベストなパフォーマンスではなかったけど、ギャップを築いて、最後まで維持できたのは良かった」。

21年ル・マンでの大きな違いのひとつは、レースコンディションにおけるハイパーカーのラップタイムを3分30秒に設定したことだった。ただし、そのためにLMP2カーのスピードを抑える必要があった。ストレートでは明らかにハイパーカーのほうが速かったが、コーナリングや加速のときは軽量なLMP2カーより遅かった。

「LMP2カーのすぐ後ろにつけると、彼らは僕たちよりもマシンがはるかに軽いので、加速がいい。同じサイズのタイヤを履いているのに、加速で離される。ストレートでは僕たちのほうが速いけど、ブレーキングまでプッシュしなければならない。ただ、僕たちのマシンは重い。僕たちは彼らのようなブレーキングをすることはできない」(可夢偉)

悲願のル・マン優勝を手に入れた可夢偉は、ドライバーたちの夢を実現さ

S.Noma





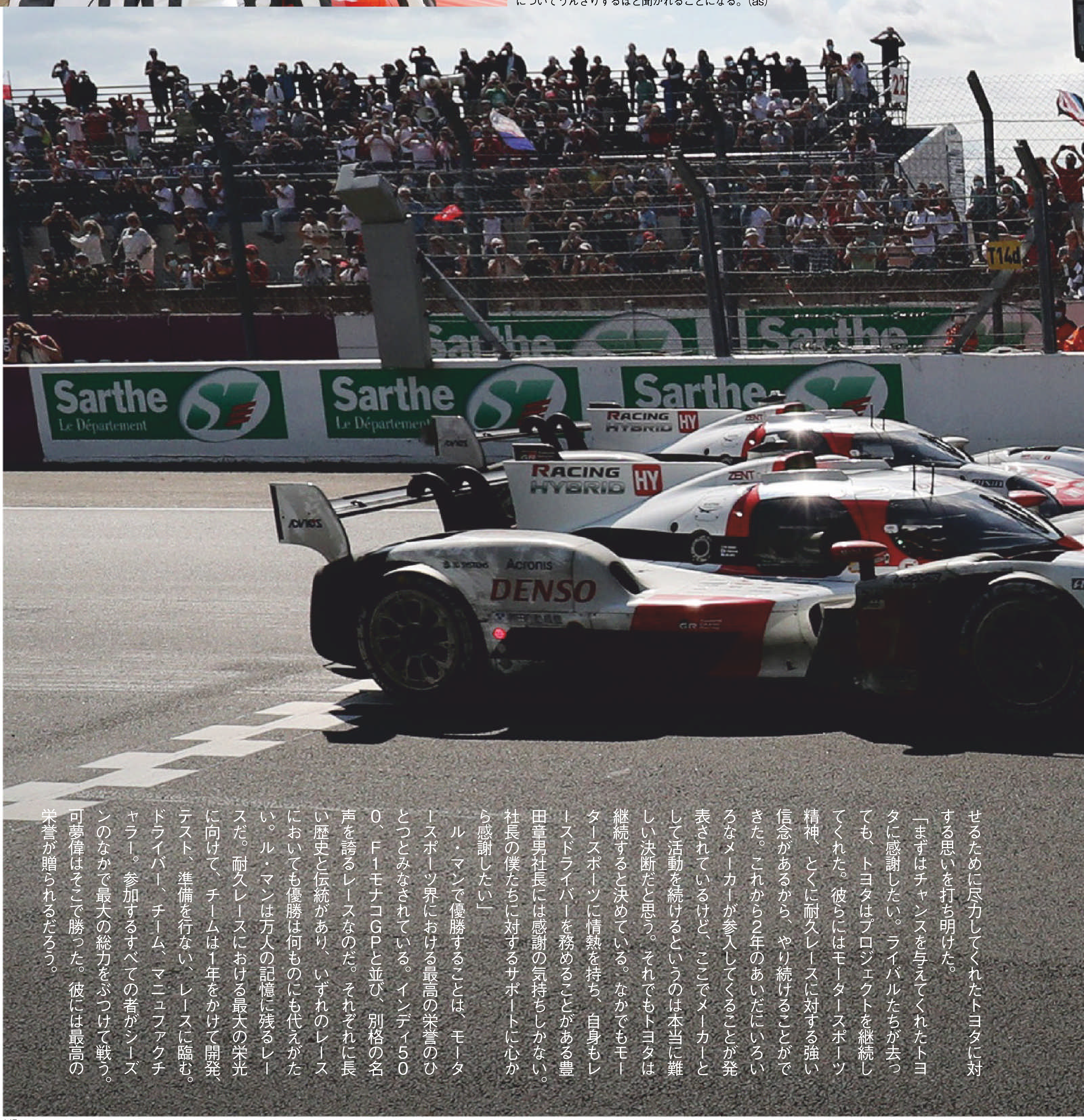
S.Noma

重荷はサルトでしか下ろせない

ポディウムで可夢偉は一貴と目線が合った後、祝福のハグを交わした。「ついにやったな」。ル・マン優勝の"重さ"は勝った者にしか分からない。一貴の表情はこれまで3度勝ったときと同じように晴れやかだった。（as）

ル・マンウイナーの笑顔

セレモニーでの可夢偉の表情はこれまで見せたことがないような、やわらかいものだった。ル・マンを獲れていないことについて聞かれたときは可夢偉流のジョークで躱していたりもしたが、今後はル・マンウイナーの実感についてうんざりするほど聞かれることになる。（as）



せるために尽力してくれたトヨタに対する思いを打ち明けた。

「まずはチャンスを与えてくれたトヨタに感謝したい。ライバルたちが去っても、トヨタはプロジェクトを継続してくれた。彼らにはモータースポーツ精神、とくに耐久レースに対する強い信念があるから、やり続けることができた。これから2年のあいだにいろいろなメーカーが参入してくることが発表されているけど、ここでメーカーとして活動を続けるというのは本当に難しい決断だと思う。それでもトヨタは継続すると決めている。なかでもモータースポーツに情熱を持ち、自身もレースドライバーを務めることがある豊田章男社長には感謝の気持ちしかない。社長の僕たちに対するサポートに心から感謝したい」

ル・マンで優勝することは、モータースポーツ界における最高の栄誉のひとつとみなされている。インディ500、F1モナコGPと並び、別格の名声を誇るレースなのだ。それぞれに長い歴史と伝統があり、いずれのレースにおいても優勝は何ものにも代えがたい。ル・マンは万人の記憶に残るレースだ。耐久レースにおける最大の栄光に向けて、チームは1年をかけて開発、テスト、準備を行ない、レースに臨む。ドライバー、チーム、マニュファクチャラー。参加するすべての者がシーズンのなかで最大の総力をぶつけて戦う。可夢偉はそこで勝った。彼には最高の栄誉が贈られるだろう。

LAT

UPDATES from SARTHE

ハイパーカー参入は9社が確定！

24 Hours of Le Mans 2021

Text：アンドリュー・コットン（Andrew Cotton）　Translation：神田美穂（Miho Kanda）
まとめ：auto sport　Photo：LAT ／ CADILLAC ／ Peugeot Deutschland/Uli Sonntag



Cadillac

今年のル・マンでは、キャデラックとアルピーヌがレースに参入する気配をうかがわせるなど、今後のメーカーの取り組みに大きな注目が集まっていた。キャデラックはＩＭＳＡとＷＥＣでＬＭＤｈプログラムを継続することを木曜（８月19日）夜に記者会見で発表すると見込まれていたし、コルベットはＧＴ３車両をカスタマーに販売することを確定する予定だった。だが、そうした会見が開かれることなく、ル・マンは日程を終了。レース後に発表されたプレスリリースでプロトタイプの部分は確定したが、政治的な駆け引きが続き、コルベットの将来は不透明なままだ。

　アルピーヌからＬＭＤｈに参入するとの発表はなかった。Ｆ１カーをル・マンに持ち込み、自身最初のＦ１ドライバーズタイトルをルノーで獲ったフェルナンド・アロンソにデモランさせるという、かなり思わせぶりな態度を見せていたにもかかわらずだ。依然としてその可能性はかなり高いと思われるが、現場の広報チームは何も決まっていないと否定。フランスの夏休み前には方針が決まると見られていたが、明らかに進展していなかった。特認の旧規定ＬＭＰ１車両アルピーヌＡ４８０を走らせたシグナテックチームのボス、フィリップ・シグノーも最終的な決定を待っているところだという。

　ゼネラルモーターズは、水面下の動きが落ち着くまで成り行きを見守り、すでに発表した決定事項について変更がないことを明らかにした。ＩＭＳＡ

は、（GTE車両による現行のGTLMクラスに代わり、GT3車両によるレースとして2022年に導入される）GTDプロと、GTDの両クラスは、技術ならびにスポーツという側面において同等とし、唯一の違いはドライバーのランクにあるとした。となると、コルベットがファクトリーチームでこのシリーズに参戦した場合、自分たちのカスタマーチームと競うことになる。

　これは以前に発表されていた、技術規定とスポーティングレギュレーションを、GTDプロとGTDとではそれぞれ別にするという内容とは異なっている。以前の内容に沿って、コルベットは現在と同じ路線でプログラムを継続していくつもりだった。一方、GT3を取り仕切るステファン・ラテルはGT3プログラムにとって彼らは最大の脅威であると、常日ごろから強調してきた。カスタマー対象のカテゴリーにおいて、ファクトリードライバーを擁したフルファクトリー体制のチームの参戦を許すとなれば、問題だ。

「GTレースの世界にはポルシェ、フェラーリ、アストンマーティン、コルベットがいる。ポルシェが最初に戻ってきて、フェラーリはプロクラスのマシンで、そしていま、アストンマーティンが加わった。コルベットも加わるかもしれない。そうするとビッグ4が勢ぞろいする」。8月のスパ24時間レースでラテルの表情は曇りがちだった。

「GT参戦中のメーカーについてはまったく心配していない。彼らはこの世界をよく理解しているからね。懸念しているのは、ほかのメーカーがポンと入り込んでくることだ。彼らは規定内でできることを徹底的に掘り下げようとするので、我々にとって悩みのタネになる。たった1台ですべてを台なしにすることができるのだ。1996年のポルシェGT1、そしてマセラティMC12、ACOにはフォードGTだ。こうしたマシンが登場すると、ほかのメーカーは同じようなアプローチをとるか、撤退するかの選択をすることになる」

　とくにル・マン優勝が懸かっているとなれば、GT3をカスタマーチームに委ねたいとラテルが望むのも当然だ。ACOのゲストとしてル・マンを訪れていたラテルは、将来のモータースポーツ戦略に関してACOのアドバイザーを務めているウォルフガング・ウルリッヒ氏と会い、ふたりとも、今後このカテゴリーはアマチュアベースになるべきと思っていることを確かめた。

　これはポルシェやフェラーリにとっては好都合だろう。彼らはハイパーカープログラムに莫大なリソースを注ぎ込んでおり、GTレースにファクトリーチームで参戦することで肝心のプログラムが疎かになるようなことはしたくないからだ。彼らが望んでいるのは、カスタマーにマシンを販売し、ACOやラテルのファナテックシリーズなどのGTレースで自分たちの代わりに活躍してもらうこと。ところが、ポルシ



LAT

GTEが2024年からGT3に“入れ替わり”

LMGTEクラスがGT3車両によるクラスに替わるという話は公然の秘密だったが、それは2024年からとなった。カスタマーにとっては朗報だ。LMGTE Proでファクトリーチームを走らせているフェラーリとポルシェはそのプログラムを2022年シーズン限りで終了させ、それぞれLMH、LMDhにプログラムを移す意向のようだ。(as)

キャデラックも2023年からLMDhへ

現在、IMSAでキャデラックのDPiを走らせているアクション・エクスプレスとチップ・ガナッシ・レーシングがLMDhでもパートナーとなる。マシンはLMDh-V.R prototype。このクルマにもリヤウイングと思われるパーツがない。(as)



24 Hours of Le Mans Twitterより



来季TotalEnergiesの再生可能エネルギーが導入

WECとヨーロピアン・ル・マン・シリーズでは来季から、TotalEnergies社が提供する、モータースポーツ専用の100%再生可能エネルギーが燃料として使われることになった。これはワイン造りの工程で出る残りかすから作られたバイオエタノールベースで、レース車両が排出する二酸化炭素を少なくとも65%削減できるという。(as)

100% Renewable



Peugeot Deutschland/Uli Sonntag

マニュファクチャラーLMH/LMDh参画動向

Class	Manufacturer	2021	2022	2023	Remarks
LMH	トヨタ	◎（WEC参戦中）			平川亮が9月下旬にバルセロナでGR010を再びテストドライブの予定。
	アルピーヌ	◎（WEC参戦中）			今年のル・マンではアロンソがF1カーでデモラン実施。ヤル気はありそう。結局LMDh？
	グリッケンハウス	◎（WEC参戦中）			今年のル・マンでは2台が完走。
	プジョー		◎		開発進捗次第では2023年からの参戦に？　ドライバーラインアップ（7人）発表済み。
	フェラーリ			◎	2023年でLMGTEがGT3によるクラスにスイッチ。GT3カスタマーのみが濃厚。
	バイコレス		?		ふたりの開発ドライバー起用を発表済みだが、続報なし。
LMDh	アウディ			◎	マルチマチック製シャシーを使用。
	ポルシェ			◎	マルチマチック製シャシーを使用。WECとIMSAに参戦。オペレーションはペンスキー。
	BMW			◎	IMSAの耐久戦のみ出場予定。カスタマープログラムがメインに？
	アキュラ			◎	シャシーはORECA？
	キャディラック			◎	現地8/24にLMDh参入を発表。シャシーはDallara。
	ランボルギーニ		△		ランボルギーニもLMDh参入なら、VWグループで3社！
	マクラーレン		△		ランボルギーニ同様、出遅れ感が否めず。

◎確定　○濃厚　△噂・検討中との情報あり　?不明

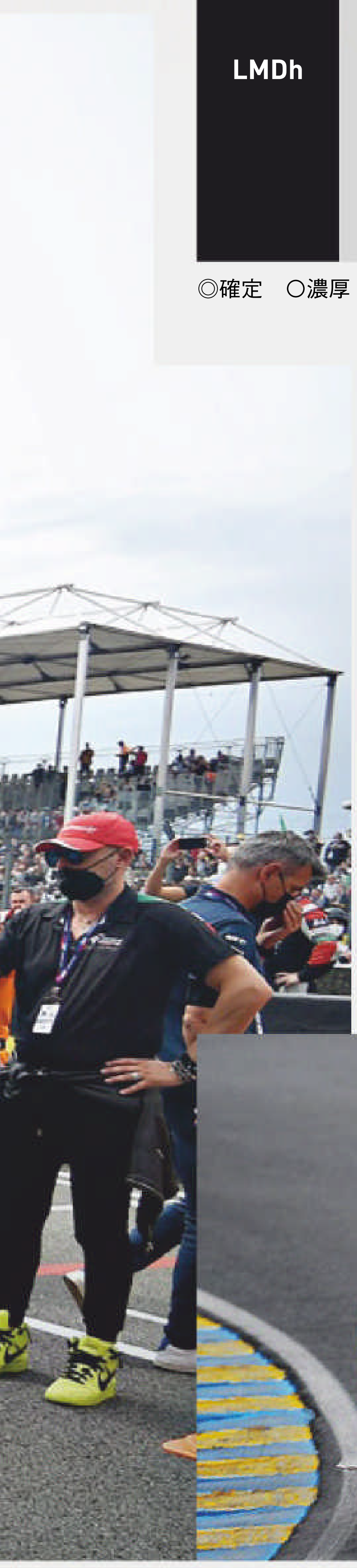
編集部調べ（2021年8月27日現在）

UPDATES from SARTHE

ハイパーカー参入は９社が確定！

WEC 2022シーズンカレンダー

Official Prologue – Sebring	12/13 MARCH
1000 MILES OF SEBRING	18 MARCH
TOTALENERGIES 6 HOURS OF SPA-FRANCORCHAMPS	7 MAY
24 HOURS OF LE MANS	11/12 JUNE
6 HOURS OF MONZA	10 JULY
6 HOURS OF FUJI	11 SEPTEMBER
8 HOURS OF BAHRAIN	12 NOVEMBER



ALPINE

アルピーヌの肩透かしが炸裂？

今年のル・マンの前、ルノーはル・マンで開く記者会見の招待状をジャーナリストに送っているのではないか、という噂が流れていた。それに加えて、アロンソによるF1カーのデモラン。これには肩透かしと言うほかないだろう。(as)



LAT

エにとってはすべてがグッドニュースばかりではなかった。彼らはレースが始まる前に望みを失っていたのだ。

　ポルシェの当初の計画は、プロトタイプのLMDh車両をカスタマーに供給し、グリッドを埋め尽くそうというものだった。そして、効率良くトップクラスやGTレースにカスタマー勢を配することで、彼らのファクトリー・レース・プログラムの費用を賄えると考えていた。しかし、それを実現するためには、LMP2クラスが消滅し、さまざまなチームがトップクラスにステップアップする必要がある。

　ところが、これにはいくつか問題があった。トップクラス、つまりかつてのLMP1クラスで戦ったことのある者たちは、ステップアップを目指すLMP2のチームがトヨタの組織やレベルに太刀打ちできるなどとは思ってもいないからだ。耐久レースにおいて、もっとも重要なのはチーム力である。コース上で彼らを倒すには、テスト、開発、リソース、組織、運営といった点で多大な努力が必要だ。トヨタのレベルでレースをしたいのなら、コストは一気に跳ね上がる。それを実行できるチームはそう多くないはずだ。

　ランボルギーニがカスタマーマシンを販売したいと思っていたヨーロッパやアジアのル・マン・シリーズでさえ、多くのチームが従来以上のコストを費やしてハイブリッドを走らせることに積極的な姿勢を見せないため、ACOとFIAはLMP2継続を明確に約束した。ポルシェのビジネスプランは見事に打ち砕かれたが、トップからは同情の声もかけられなかった。ポルシェがどんな計画を立てようと自由だし、彼らが儲けようがそうでなかろうがFIAやACOには何の責任もない。彼らにとっての最優先事項はグリッドを埋めることと、資金を投入してくれたチームを守ることなのだ。

　ル・マンのレースウィーク中、ポルシェの計画に新たな問題が浮上した。それは、アメリカとヨーロッパでチームを運営するロジャー・ペンスキーがアメリカでのアキュラの場合と同様に、間違いなく独占権を求めてくるに違いないということだ。ハイパーカークラ

スでトヨタ、プジョー、フェラーリと戦うために、いっさい邪魔されることなく、自分たちでマシンのテストと開発を行なうことを望むだろう。カスタマーカーが登場するとしても、最短で2025年。コレクターがマシンを購入し始めたら、さらに時間がかかるだろう。そのマシンがまずはレースに出ることをポルシェが販売条件にしたら、状況は変わるかもしれないが……。

ポルシェのマシンのシャシーとエンジンは、アウディ、ランボルギーニと同じものになるだろう。そして、アウディは間違いなくファクトリーチームを運営するつもりだ。ヨースト、ユナイテッド・オートスポーツ、JOTAといったLMP2チームはいずれも2023年の契約を検討しているようだが、果たして初年度にカスタマーカーを販売することができるだろうか？ さらに言えば、彼らのためのグリッドに余裕はあるだろうか？ 2024年に復帰したいと述べているランボルギーニは創業60周年を迎える2023年に2台のファクトリーマシンを走らせたいと考えているようだが、それには資金援助が必要だ。

LMP2継続も約束されたことで 23年のル・マンはグリッド不足に？

さて、アルピーヌが2台エントリーさせるとなると、グリッドはかなり埋まってくる。ポルシェ、アウディ、ランボルギーニ、アルピーヌ、キャデラック、フェラーリ、プジョー、トヨタが2台ずつエントリーすると仮定し、アキュラやBMWなどのLMDhのメーカーが加わることを考えると、カスタマーカーを販売する以前のプロトタイプカーでル・マンのグリッドの半分近くが埋まることになりそうだ。



LAT

ACOはこれを見越して、水素燃料クラス導入を2025年に延期し、一方で2024年に新たなGT3カテゴリーを誕生させることにした。カスタマーレース用にGTEマシンを購入した者たちには、3年間のレースプログラムが保証されていたため、ACOとFIAがこれを認めたかたちだ。

整理すると、2023年のル・マンでは、トップクラスにはファクトリーカー、LMP2クラスにはカスタマーカーが並ぶだろう。GTクラスを代表するのはGTE Amとなる。〝トップクラスに参入するメーカーだけが、WECに参戦するためのGT3車両を販売できる〟という噂については、まだ不確かな部分が多い。しかし、これが真実だとしたら、メルセデスにとっては大きな痛手だ。今年のル・マンにメルセデス関係者は誰も姿を見せなかった。彼らのレースにおける歩みを考えると、復帰は絶好のチャンスになる。表彰台には3つの地位しかない。誰もがそこを目指して競い合っている。カスタマーカーの販売促進のために、世界選手権とル・マンのタイトルを獲得することがどれほど重要であるか、言うまでもない。

Photo Replay

24 Hours of Le Mans 2021

始まりも終わりも。

Text：auto sport
Photo：野間 智（Satoshi Noma/IMC）
LAT／Ferrari／TOYOTA



いきなり降りかかる災難

雨足が強いため、フォーメーションラップ後、２周のエクストラフォーメーションラップを経て、2021年ル・マン24時間の決勝レースが始まった。２番手スタートのトヨタGR010ハイブリッド８号車セバスチャン・ブエミの加速がやや鈍く、ダンロップシケインで３番手スタートのアルピーヌがインから２番手に浮上。その直後、３番手に落ちた８号車のインに、コントロールを失ったグリッケンハウス708号車のオリビエ・プラが突っ込み、８号車はスピン。再スタートした８号車はその後いったんコース脇に停車するなどで最後尾まで落ち、ハンデを背負う出だしとなってしまった。（as）

TOYOTA



決勝レーススタート前、フランス国家演奏後、1994年のル・マンを戦ったSARD TOYOTA 94C-V（決勝２位）が今年の優勝トロフィーを運ぶ。誰がこの栄光の証をつかむことになるのか。（as）

S.Noma

LAT



「F×P」に 割って入るコルベット

ル・マンのレースウイークにその将来についての発表があったLMGTE（23ページ参照）。Proクラスではコルベット63号車がフェラーリ2台とポルシェ92号車の争いに割って入り、夜中にはクラストップにも立った。その後は２番手のポジションを堅いものとし、残り２時間ほどの段階ではトップのフェラーリ51号車とは約50秒の差で周回。51号車に何かあれば、という位置につける。



LAT

注目のLMP2チーム 闇夜に散る

女性ドライバー３人でLMP2に出場の１号車リシャール・ミル・レーシング。５時間が経過した後、ソフィア・フローシュのドライブのとき、スピンして左からきたGドライブに激しく接触されてスピン。コース上に止まり、ラインを空けようとしていたところ、前方視界が不良だったのか、ブレーキングが間に合わなかった74号車が突っ込み、LMP2クラスで最初のリタイアとなってしまった。

S.Noma





S.Noma

侍たちの NEVER-ENDING SUMMER

(左)ジェントルマンのなかでもトップタイムをかなり出せているので、何もなければそこそこいけるはずだと、レース直前のJ SPORTSの中継で話していた木村武史。57号車フェラーリは一時LMGTE Amクラスのトップ争いにも加わったが、エンジンブローにより、12時間を経過したところでリタイア。(右)星野敏は日曜朝から本格的にスティントをこなし、D'station Racingのアストンはクラス６位で完走。(下)ル・マン出場の夢をかなえた車椅子ドライバー青木拓磨はイノベーティブカークラスからオレカ07ベースのLMP2車両をドライブ。チェッカードライバーとなった。

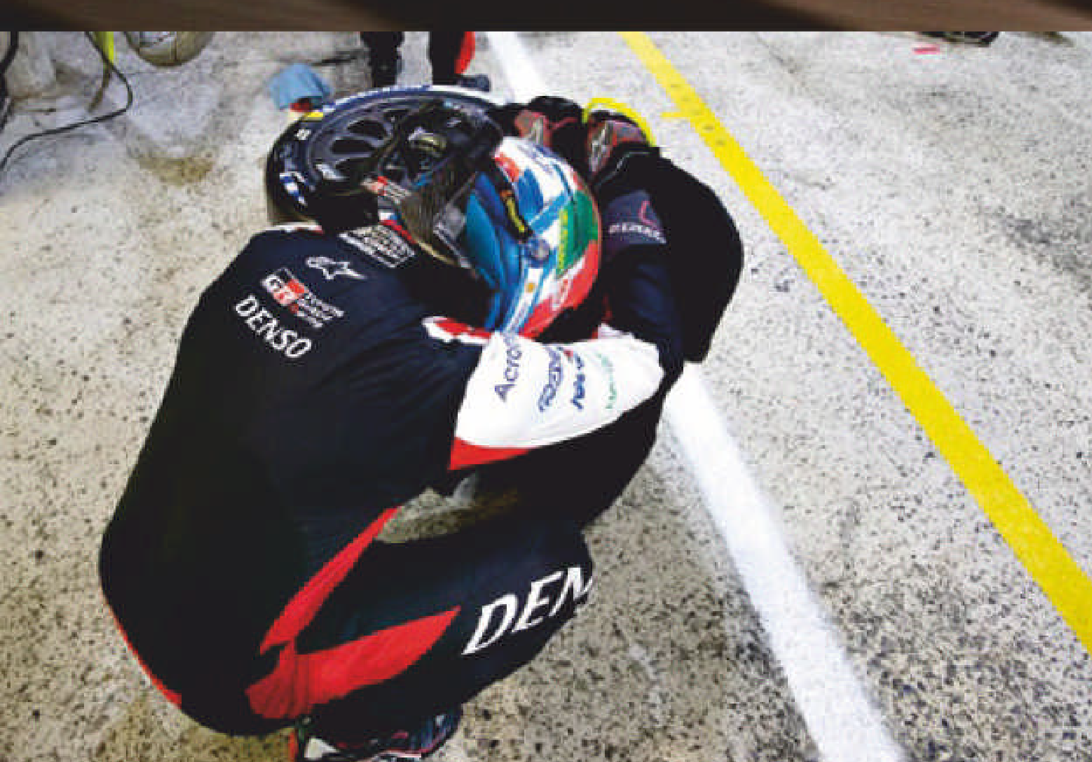


S.Noma



S.Noma





TOYOTA

重みはなぜか 時間に比例して

夜中には７号車優勢が徐々にはっきりとしてきた。だが、それに反比例するかのように、トップを走る７号車のドライバーたちのテンションは張り詰めたものとなってきていた。もう戦いは自分たち自身のなかにある――次の出番を待つホセ・マリア・ロペスの背中からそれがにじみ出ていた。

TOYOTA



LAT

WRTのワンツーの夢、破れる

LMP2クラスではWRTの２台が６時間経過後あたりからワン・ツー態勢に。イエ・イーフェイがドライブ中の41号車が残り３分ほどの段階で僚友31号車に36秒ほどの差をつけ、チェッカーを待つだけという状況となっていた。だが、ファイナルラップのダンロップブリッジ先で突如、エンジンがストップ。栄光は31号車の手に。翌月曜にメカニックが始動ボタンを押すと、エンジンは一発でかかり、軽い感じで回った。電気のショートがECUに一時的な誤動作を起こさせていたことが分かったという。

サルトを舞う栄光の紙吹雪が
これまでの悔しさを
すべて洗い流した



Ferrari



LAT



フェラーリが両クラス制覇

毎年、激熱の戦いが繰り広げられるLMGTE Proは、51号車フェラーリが63号車コルベットと92号車ポルシェを抑えてクラス優勝。LMGTE Amも83号車のフェラーリが獲り、フェラーリはLMGTEの２クラスを制した。

こみ上げる感情とともに

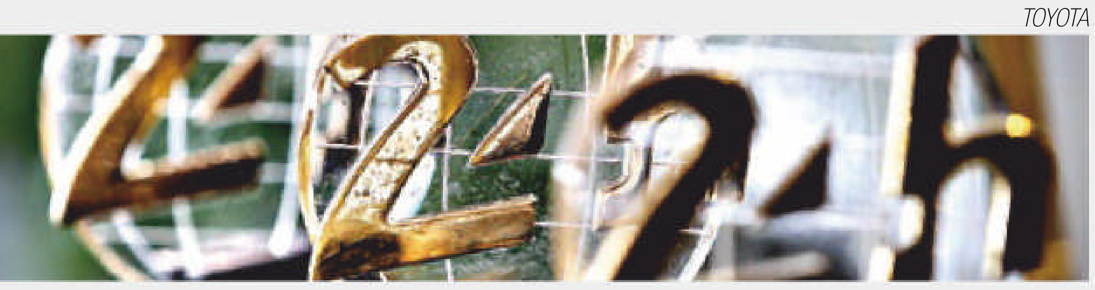
残り４分、トヨタのピットでは村田久武チーム代表とドライバー４人が可夢偉と一貴のチェッカーを待つ。７号車のコンウェイとロペスは、まもなく迎える栄光の瞬間に向けて、こみ上げるものを堪えることができなかった。



TOYOTA



S.Noma



WEC 2021 Round 4 24 Hours of Le Mans result

POS.	CLASS	TEAM	DRIVERS	N°	CAR	TYRE	LAPS	ELAPSED TIME GAP	GAP PREV.	BEST LAP	BEST LAP NUMBER	BEST SPEED (km/h)	PITS
1	HYPERCAR	TOYOTA GAZOO RACING	CONWAY M. KOBAYASHI K. LOPEZ J.	7	Toyota GR010 HYBRID	M	371	24:00'50"768		3'27"734	161	339.12	33
2	HYPERCAR	TOYOTA GAZOO RACING	BUEMI S. NAKAJIMA K. HARTLEY B.	8	Toyota GR010 HYBRID	M	369	2 LAPS	2 LAPS	3'27"607	60	335.96	37
3	HYPERCAR	ALPINE ELF MATMUT	NEGRÃO A. LAPIERRE N. VAXIVIERE M.	36	Alpine A480 - Gibson	M	367	4 LAPS	2 LAPS	3'28"994	322	331.84	31
4	HYPERCAR	GLICKENHAUS RACING	DERANI L. MAILLEUX F. PLA O.	708	Glickenhaus 007 LMH	M	367	4 LAPS	2'34"103	3'30"102	342	332.86	28
5	HYPERCAR	GLICKENHAUS RACING	BRISCOE R. WESTBROOK R. DUMAS R.	709	Glickenhaus 007 LMH	M	364	7 LAPS	3 LAPS	3'29"427	275	329.82	29
6	LM P2	TEAM WRT	FRIJNS R. HABSBURG F. MILESI C.	31	Oreca 07 - Gibson	G	363	8 LAPS	1 LAP	3'33"494	253	321.96	34
7	LM P2	JOTA	GELAEL S. VANDOORNE S. BLOMQVIST T.	28	Oreca 07 - Gibson	G	363	8 LAPS	0"727	3'31"703	337	323.89	35
8	LM P2	PANIS RACING	CANAL J. STEVENS W. ALLEN J.	65	Oreca 07 - Gibson	G	362	9 LAPS	1 LAP	3'31"096	349	321.01	34
9	LM P2	UNITED AUTOSPORTS	DI RESTA P. LYNN A. BOYD W.	23	Oreca 07 - Gibson	G	361	10 LAPS	1 LAP	3'33"013	311	323.89	33
10	LM P2	INTER EUROPOL COMPETITION	SMIECHOWSKI J. VAN DER ZANDE R. BRUNDLE A.	34	Oreca 07 - Gibson	G	360	11 LAPS	1 LAP	3'31"663	322	325.84	34
11	LM P2	IDEC SPORT	LAFARGUE P. CHATIN P. PILET P.	48	Oreca 07 - Gibson	G	359	12 LAPS	1 LAP	3'31"734	319	321.96	35
12	LM P2	G-DRIVE RACING	RUSINOV R. COLAPINTO F. DE VRIES N.	26	Aurus 01 - Gibson	G	358	13 LAPS	1 LAP	3'31"435	308	324.86	34
13	LM P2	JOTA	GONZALEZ R. FELIX DA COSTA A. DAVIDSON A.	38	Oreca 07 - Gibson	G	358	13 LAPS	47"211	3'32"288	268	323.89	32
14	LM P2	DUQUEINE TEAM	BINDER R. ROJAS G. GOMMENDY T.	30	Oreca 07 - Gibson	G	357	14 LAPS	1 LAP	3'33"743	327	322.93	39
15	LM P2	DRAGONSPEED USA	HEDMAN H. HANLEY B. MONTOYA J.	21	Oreca 07 - Gibson	G	356	15 LAPS	1 LAP	3'33"995	320	318.18	34
16	LM P2	RACING TEAM NEDERLAND	VAN EERD F. VAN DER GARDE G. VAN UITERT J.	29	Oreca 07 - Gibson	G	356	15 LAPS	29"252	3'33"086	348	321.96	35
17	LM P2	REALTEAM RACING	GARCIA E. DUVAL L. NATO N.	70	Oreca 07 - Gibson	G	356	15 LAPS	1'50"666	3'34"283	224	320.06	34
18	LM P2	HIGH CLASS RACING	ANDERSEN D. TAYLOR R. SØRENSEN M.	20	Oreca 07 - Gibson	G	353	18 LAPS	3 LAPS	3'33"598	331	318.18	37
19	LM P2	S024-DIROB BY GRAFF	CAPILLAIRE V. ROBIN A. ROBIN M.	39	Oreca 07 - Gibson	G	352	19 LAPS	1 LAP	3'35"650	330	321.01	31
20	LM GTE PRO	AF CORSE	PIER GUIDI A. CALADO J. LEDOGAR C.	51	Ferrari 488 GTE Evo	M	345	26 LAPS	7 LAPS	3'47"818	288	307.33	23
21	LM GTE PRO	CORVETTE RACING	GARCIA A. TAYLOR J. CATSBURG N.	63	Chevrolet Corvette C8.R	M	345	26 LAPS	41"686	3'47"716	277	307.33	23
22	LM GTE PRO	PORSCHE GT TEAM	ESTRE K. JANI N. CHRISTENSEN M.	92	Porsche 911 RSR - 19	M	344	27 LAPS	1 LAP	3'48"366	295	303.88	24
23	LM GTE PRO	PORSCHE GT TEAM	BRUNI G. LIETZ R. MAKOWIECKI F.	91	Porsche 911 RSR - 19	M	343	28 LAPS	1 LAP	3'48"895	259	303.88	23
24	LM P2	ARC BRATISLAVA	KONOPKA M. WEBB O. KONOPKA M.	44	Oreca 07 - Gibson	G	342	29 LAPS	1 LAP	3'33"748	281	321.01	35
25	LM GTE AM	AF CORSE	PERRODO F. NIELSEN N. ROVERA A.	83	Ferrari 488 GTE Evo	M	340	31 LAPS	2 LAPS	3'50"943	157	303.03	25
26	LM GTE AM	TF SPORT	KEATING B. PEREIRA D. FRAGA F.	33	Aston Martin Vantage AMR	M	339	32 LAPS	1 LAP	3'49"707	269	301.34	25
27	LM GTE AM	IRON LYNX	CRESSONI M. MASTRONARDI R. ILOTT C.	80	Ferrari 488 GTE Evo	M	338	33 LAPS	1 LAP	3'51"237	202	303.03	25
28	LM P2	RACING TEAM INDIA EURASIA	WINSLOW J. CORBETT J. CLOET T.	74	Ligier JSP217 - Gibson	G	338	33 LAPS	2'07"161	3'38"772	260	321.01	34
29	LM P2	HIGH CLASS RACING	FJORDBACH A. MAGNUSSEN J. MAGNUSSEN K.	49	Oreca 07 - Gibson	G	336	35 LAPS	2 LAPS	3'34"444	272	318.18	35
30	LM GTE AM	IRON LYNX	SCHIAVONI C. RUBERTI P. GIAMMARIA R.	60	Ferrari 488 GTE Evo	M	335	36 LAPS	1 LAP	3'52"188	184	302.18	25
31	LM GTE AM	DEMPSEY - PROTON RACING	RIED C. EVANS J. CAMPBELL M.	77	Porsche 911 RSR - 19	M	335	36 LAPS	33"045	3'52"722	251	298.84	26
32	INNOVATIVE	ASSOCIATION SRT41	AOKI T. BAILLY N. LAHAYE M.	84	Oreca 07 - Gibson	G	334	37 LAPS	1 LAP	3'37"066	257	317.24	32
33	LM GTE AM	D'STATION RACING	HOSHINO S. FUJII T. WATSON A.	777	Aston Martin Vantage AMR	M	333	38 LAPS	1 LAP	3'51"731	276	302.18	26
34	LM GTE AM	ABSOLUTE RACING	HARYANTO A. PICARIELLO A. SEEFRIED M.	18	Porsche 911 RSR - 19	M	332	39 LAPS	1 LAP	3'51"384	321	298.84	26
35	LM GTE AM	TF SPORT	HARTSHORNE J. HANCOCK O. GUNN R.	95	Aston Martin Vantage AMR	M	332	39 LAPS	26"571	3'50"870	320	306.46	24
36	LM GTE AM	IRON LYNX	FREY R. BOVY S. GATTING M.	85	Ferrari 488 GTE Evo	M	332	39 LAPS	1'53"152	3'52"043	114	299.67	24
37	LM GTE PRO	AF CORSE	SERRA D. MOLINA M. BIRD S.	52	Ferrari 488 GTE Evo	M	331	40 LAPS	1 LAP	3'47"809	291	307.33	23
38	LM GTE AM	HERBERTH MOTORSPORT	RENAUER R. BOHN R. INEICHEN R.	69	Porsche 911 RSR - 19	M	330	41 LAPS	1 LAP	3'54"746	281	299.67	24
39	LM GTE AM	AF CORSE	FLOHR T. FISICHELLA G. CASTELLACCI F.	54	Ferrari 488 GTE Evo	M	329	42 LAPS	1 LAP	3'50"696	245	303.03	25
40	LM P2	UNITED AUTOSPORTS USA	HANSON P. SCHERER F. ALBUQUERQUE F.	22	Oreca 07 - Gibson	G	328	43 LAPS	1 LAP	3'32"263	324	323.89	34
41	LM GTE AM	INCEPTION RACING	IRIBE B. MILLROY O. BARNICOAT B.	71	Ferrari 488 GTE Evo	M	327	44 LAPS	1 LAP	3'50"863	186	300.50	24
42	LM GTE AM	DEMPSEY - PROTON RACING	ANDLAUER J. BASTIEN D. ARNOLD L.	88	Porsche 911 RSR - 19	M	327	44 LAPS	1'05"840	3'51"807	205	297.20	26
43	LM GTE AM	GR RACING	WAINWRIGHT M. BARKER B. GAMBLE T.	86	Porsche 911 RSR - 19	M	322	49 LAPS	5 LAPS	3'51"084	299	298.84	26
44	LM GTE PRO	CORVETTE RACING	MILNER T. TANDY N. SIMS A.	64	Chevrolet Corvette C8.R	M	313	58 LAPS	9 LAPS	3'47"501	273	309.09	23
	LM P2	TEAM WRT	KUBICA R. DELETRAZ L. YE Y.	41	Oreca 07 - Gibson	G	362	9 LAPS	-49 LAPS	3'31"887	335	321.01	34
	LM P2	RISI COMPETIZIONE	CULLEN R. JARVIS O. NASR F.	82	Oreca 07 - Gibson	G	275	96 LAPS	87 LAPS	3'31"646	261	323.89	29
	LM GTE AM	RINALDI RACING	EHRET P. HOOK C. BLEEKEMOLEN J.	388	Ferrari 488 GTE Evo	M	271	100 LAPS	4 LAPS	3'52"113	137	303.03	20
	LM P2	PR1 MOTORSPORTS MATHIASEN	KELLY P. AUBRY G. TRUMMER S.	24	Oreca 07 - Gibson	G	261	110 LAPS	10 LAPS	3'33"805	225	319.12	31
	LM GTE PRO	HUB AUTO RACING	VANTHOOR D. PARENTE A. MARTIN M.	72	Porsche 911 RSR - 19	M	227	144 LAPS	34 LAPS	3'50"923	219	300.50	19
	LM GTE PRO	WEATHERTECH RACING	MACNEIL C. BAMBER E. VANTHOOR L.	79	Porsche 911 RSR - 19	M	139	232 LAPS	88 LAPS	3'49"579	18	303.03	11
	LM GTE AM	TEAM PROJECT 1	OLSEN D. BUCHARDT A. FOLEY R.	46	Porsche 911 RSR - 19	M	138	233 LAPS	1 LAP	3'54"418	18	295.57	11
	LM GTE AM	KESSEL RACING	KIMURA T. ANDREWS S. JENSEN M.	57	Ferrari 488 GTE Evo	M	128	243 LAPS	10 LAPS	3'51"064	21	302.18	9
	LM GTE AM	JMW MOTORSPORT	NEUBAUER T. SALES R. FANNIN J.	66	Ferrari 488 GTE Evo	M	117	254 LAPS	11 LAPS	3'52"744	45	298.02	9
	LM GTE AM	SPIRIT OF RACE	CAMERON D. PEREL D. GRIFFIN M.	55	Ferrari 488 GTE Evo	M	109	262 LAPS	8 LAPS	3'52"793	22	299.67	8
	LM P2	G-DRIVE RACING	FALB J. MERHI R. ANDRADE R.	25	Aurus 01 - Gibson	G	108	263 LAPS	1 LAP	3'35"212	26	321.01	11
	LM GTE AM	CETILAR RACING	LACORTE R. SERNAGIOTTO G. FUOCO A.	47	Ferrari 488 GTE Evo	M	90	281 LAPS	18 LAPS	3'51"354	20	303.88	6
	LM GTE AM	TEAM PROJECT 1	PERFETTI E. CAIROLI M. PERA R.	56	Porsche 911 RSR - 19	M	84	287 LAPS	6 LAPS	3'52"210	23	298.84	6
	LM P2	UNITED AUTOSPORTS	JAMIN N. ABERDEIN J. MALDONADO M.	32	Oreca 07 - Gibson	G	75	296 LAPS	9 LAPS	3'34"196	48	319.12	7
	LM P2	RICHARD MILLE RACING TEAM	CALDERON T. FLOERSCH S. VISSER B.	1	Oreca 07 - Gibson	G	74	297 LAPS	1 LAP	3'35"137	20	315.39	6
	LM GTE AM	PROTON COMPETITION	TINCKNELL H. VUTTIKHORN I. LATORRE F.	99	Porsche 911 RSR - 19	M	66	305 LAPS	8 LAPS	3'35"285	41	296.38	6
	LM GTE AM	ASTON MARTIN RACING	DALLA LANA P. THIIM N. GOMES M.	98	Aston Martin Vantage AMR	M	45	326 LAPS	21 LAPS	3'51"740	20	303.03	3

TYRE: M=Michelin, G=Goodyear

公式リザルト、WEC公式HP、ル・マン24時間レース公式HPを参照し、編集部で作成しています。

SAN-EI
CORPORATION



表紙は鮮やかな朱色にカラフルなマシン。光沢感のある素材がイラストを引き立たせています。裏表紙はピットでマシンを待ち受けるメカニックたちの一場面を再現。赤旗、黄旗を思わせる2色の栞もポイントです。もちろん、おまけのページにはF1関連データが満載。



F1速報 × ほぼ日手帳 2022(2022年1月はじまり)

2,800円(税込)

購入方法

Webへ!

▼

auto sport Web shop

オートスポーツwebのオンラインショップ https://as-web-shop.jp/



Formula E

タイトル獲得4日後に
まさかの発表

メルセデスも22年限り

LAT

Formula E "Chain Reaction"

"連鎖撤退"のワケと落ち着きどころ

世界選手権昇格後、最初のシーズンのタイトルを獲ったばかりのこのタイミングで？ というオフガードの世間を駆け巡った「メルセデスがFE撤退」の情報はやはり本当だったシリーズの主役たる3メーカーによる連鎖反応の起点そしてこのあとの落ち着きどころとは――

Text：サム・コリンズ（Sam Collins） Translation：神田美穂（Miho Kanda）
まとめ：auto sport Photo：LAT／AUDI／Formula E

「日曜日に勝って、月曜日に売れ」。これはアメリカでよく耳にする決まり文句で、最近のレースで優勝したメーカーのクルマを人々は買いたがるという意味だ。先日、メルセデスは2020／21シーズンのフォーミュラE選手権を制したが、すでにシリーズからの撤退を決めていた。メルセデスにとってこのフレーズはフォーミュラE（以下「FE」）では通用しなかったということだ。

このコンセプトを実現するには、メーカーがそのレースに参戦しているのを消費者が認識しているということが大前提となる。FEが抱える最大の問題はシリーズ自体の知名度が低いことだ。FEのテレビ放映と視聴者数はシーズン開始時点で前年比125％と、かなり改善しているものの、ほかのメジャーな選手権からは大きく後れをとっている。国ごとに関心度の高さも異なるが、たとえばイギリスのテレビ視聴率を見ると、現状が浮き彫りになる。7月中旬にシルバーストンで行なわれたWシリーズ第3戦を視聴した人のほ



うが、翌週にロンドンで行なわれたFEを観た人よりもはるかに多かったのだ。たしかに、Wシリーズはかなり話題になっている。このシリーズは女性ドライバー限定で、タトゥース製F3シャシーを使うシリーズだ。だが、トップレベルのドライバーを擁する、メーカー主導のチームが莫大な予算を投じて参戦する世界選手権が注目度で凌駕されるのは、あってはならないことだろう。この差をダイムラーの役員たちが見逃すはずはない。

FEのSNSの“リーチ”は、多くの人がこのシリーズがほかよりも秀でた要素のひとつだと期待を寄せていたが、その伸びは予想以上に鈍かった。「ほかのシリーズと比較して、EVシリーズの成長は伸び悩んでいる。新型コロナが勢いを止めてしまったという側面もあるが、実際、19年当初からすでにFEのSNSプラットフォームは苦戦していた」と、モータースポーツ・ブロードキャスティングのウェブサイトにおいて、デイビッド・ネルソンは指摘している。「19年4月の段階で219万人のファンがそのプラットフォームを利用していた。FEはこの22カ月間にSNS上で50万人のファンしか獲得できなかったことになる」。

YouTubeを見ると、FEで100万回以上再生された動画は8月下旬の時点で12本ほど。その大半はレースとは直接関係ないものだ。視聴回数はF1の足もとにもおよばないが、YouTubeではインディカー、WRC、スーパーフォーミュラといった、注目度の高いシリーズにも負けている。スーパーGTのレースがYouTubeで配信されたら、間違いなくFEを凌駕するだろう。先のコンセプトを機能させるには、FEを観ている人数が明らかに少なすぎるのだ。メルセデスがアウディ、BMWに続く理由の一部はここにある。

もちろん、FEはSNSへの取り組みと同時に、伸び悩むテレビ視聴率改善に向けて積極的に動いている。その一方で、この選手権における、メーカーのアイデンティティが欠如しているという別の問題も見逃せない。

FEの構想が立ち上がったとき、早い段階からこのシリーズの理念はシャシーや空力の開発ではなく、EV関連の開発に重点を置くことだと決まっていた。マシンはダラーラ製のワンメイクで、チームの違いを表す唯一の手段はマシンのカラーリング。テレビでレ



2020/21 2022/23

24»18

Formula E "Chain Reaction"

ースを観ていると、一般視聴者にとってどのマシンがどのメーカーに属しているのかを判別するのはとても難しい。テレビ画面に映し出される文字情報はドライバーの名前を優先。メーカー名やロゴが省かれていることが多い。解説者もドライバーの名前に終始して、めったにメーカーに触れることがない。

「シーズン4開始前に放送局のワークショップに参加したのだが、とても興味深い内容だった。その際、選手権やマシンを称賛するのではなく、ドライバーを祝福し、彼らに注目が集まるようにすべきだということに全員が合意した。彼らは誰もが参考にできる、真のヒーローだからだ」と、FEのコンテンツ部門の責任者を務めるセバスチャン・ティファートは説明する。

世界選手権が注目度で劣るのは あってはならないことだろう メルセデスの決断も無理はない

「FEドライバーとしてファンのみなさんに覚えてもらいたいと思っている。我々が本当に重視しているのは、いかにしてドライバーに注目を集めることができるか。つまり、いかにファンのグループを作り、応援してくれる人を増やせるかということだ。その目標のひとつがドライバーの知名度を上げることなのだが、わざとらしいやり方ではなく、彼らがどれほど大変なことをこなしているのかをファンに分かってもらえるような方法を採りたいんだ」

テレビやSNSでの露出が比較的少ないうえ、メーカーよりもドライバーに焦点を当てており、「日曜日に勝って、月曜日に売れ」をもくろむのはほとんど不可能だ。メディアの見出しを飾ったのはニック・デ・フリースがFE世界選手権の王者になったというものばかりで、メルセデスが選手権を制したという記述がほとんどなかったことからも明らかだ。ここはWECやIMSAといったシリーズとは正反対。これらのカテゴリーで放送局やファンが注目するのはドライバーよりもマシンであることが多い。今年のル・マンなら、見出しを飾るのはトヨタの勝利。スポーツカーレースなら、このコンセプトをもっと簡単に実現できる。

FEは、ディーゼル車の排ガス不正問題後のフォルクスワーゲングループの再起に重要な役割を果たした。ディーゼルゲートをきっかけにアウディはル・マンから撤退し、FEへ移行することになったからだ。BMWやメルセデスは、関連した排ガスカルテル問題の最中にシリーズに参入していた。先月、この問題は解決に至り、欧州委員



会から、排ガス規制システムの活用を抑えるために共謀したとして、VWグループとBMWに8億7500万ユーロ（約7億5000万ポンド）の罰金が科された。談合に参加していたものの、不正を内部告発したダイムラーは罰金を逃れている。こうしたスキャンダルがほぼ話題に挙がらなくなり、解決されたことで、メーカーにとって電気自動車にシフトする重要性は突然低くなった。現在、各社は新車を宣伝する新たな手段を模索している。

　メーカーがレースに出場するのはマーケティングだけが目的ではない。FE撤退を伝えるメルセデスのプレスリリースにほかの大きな理由が暗示されていた。「FEやF1でレースをするのは、マーケティング面で価値を生み出す以外に、技術移転という点でも重要な役割を担っているからだ。そのためには、これらふたつのカテゴリーの技術とマーケティングが連携している必要がある。あらゆる活動が常に評価されている理由はそこにあり、本当に我々のブランド構築に貢献してくれている」と、メルセデスの公式声明でトト・ウォルフはコメントしていた。

　メーカーにとってレースでの研究開発は重要な要素で、マシン開発における自由度を意味するが、FEではこれが極度に制限されている。許されているのはモーターとインバーターの開発のみ。バッテリーは標準のものでなければならず、この点からメーカーにとってFEの持つ価値は非常に限られたものになっている。あるメーカーがパフォーマンスでアドバンテージを得られるような、革新的なアイデアを思いついたとしても、禁止されてしまう。そのいい例が、以前ニッサンが採用したデュアル・モーター・システムだ。

　しかし、FEは主要な自動車メーカーにとって理想的な戦いの場であるべきだ。なぜなら、すべての新車のパワートレインを完全電動化または部分電動化する方向に、各メーカーともにシフトしているからだ。たとえば、メルセデスは2025年以降、新たに発売する車両のアーキテクチャーをすべて電気自動車にし、顧客は同社の全モデルで電気自動車となった後継モデルを選ぶことができるようになる。メルセデスはすでに、電気自動車の研究開発に400億ユーロ以上投資することを約束している。BMWやアウディも同様だ。アウディはダカールラリーに関心を移した。その大きな理由のひとつが技術面での自由度の高さである。「電動モータースポーツの次なるステップに踏み出すことにした理由は、ダカールラリーが多くの面で技術的な自由度を提供してくれるからだ。これは我々にとって完璧なテストラボになる」と、アウディAG取締役会会長を務めるマーカス・ドゥスマン。「今後も、ブランドのスローガン〝技術による先進〟を、世界トップレベルのモータースポーツで実証し続け、市販車に応用できる革新的な技術を開発していきたい。世界でもっとも過酷なラリーほど、これにふさわしい舞台はない」。

　モーター、インバーター、ソフトウェア以外、FEで技術開発が望める領域はなく、これらのすべてはほかのシリーズでも実現できる。メーカーの関心が薄れていくのも無理はない。そして、それが向かっている先はLMH／LMDhであることは承知のとおり。

Formula E “Chain Reaction”



　LMHへはプジョー、フェラーリがすでにエントリーを表明しており、彼らはマシン全体とパワーユニットを自由に設計、開発することが可能だ。予算を抑えられるLMDhでは、メーカーは独自のエンジンとボディワークを採用できるが、シャシーはオレカ、ダラーラ、リジェ、マルチマチックのいずれかに限定される。LMDhへの参入は、ポルシェ、アウディ、アキュラ、BMW、キャデラックが表明済み。研究開発でのメリットはLMHほどには期待できないが、FEよりもはるかに高いブランド力を持ち、セブリング、デイトナ、ル・マンといった注目度の高いレースにも参戦できる。ニッサンもLMDhを検討中だと言われており、仕様評価のため、ひそかにLMP2シャシーを入手したという噂だ。FEのシーズンあたりの予算は60億円に達する一方で、研究開発やマーケティング面でのリターンが充分とは言えない。LMDhのコストはその25％程度。研究開発面ではそれほど期待できないが、マーケティング面のリターンははるかに大きいだろう。LMHも初期費用はFEより少ないと考えられる。

　このような状況では、少なくともしばらくは電動レースシリーズではなく、スポーツプロトタイプレースがメーカーの新たな戦いの場となりそうだ。先

フォーミュラE 参戦自動車メーカーの変遷

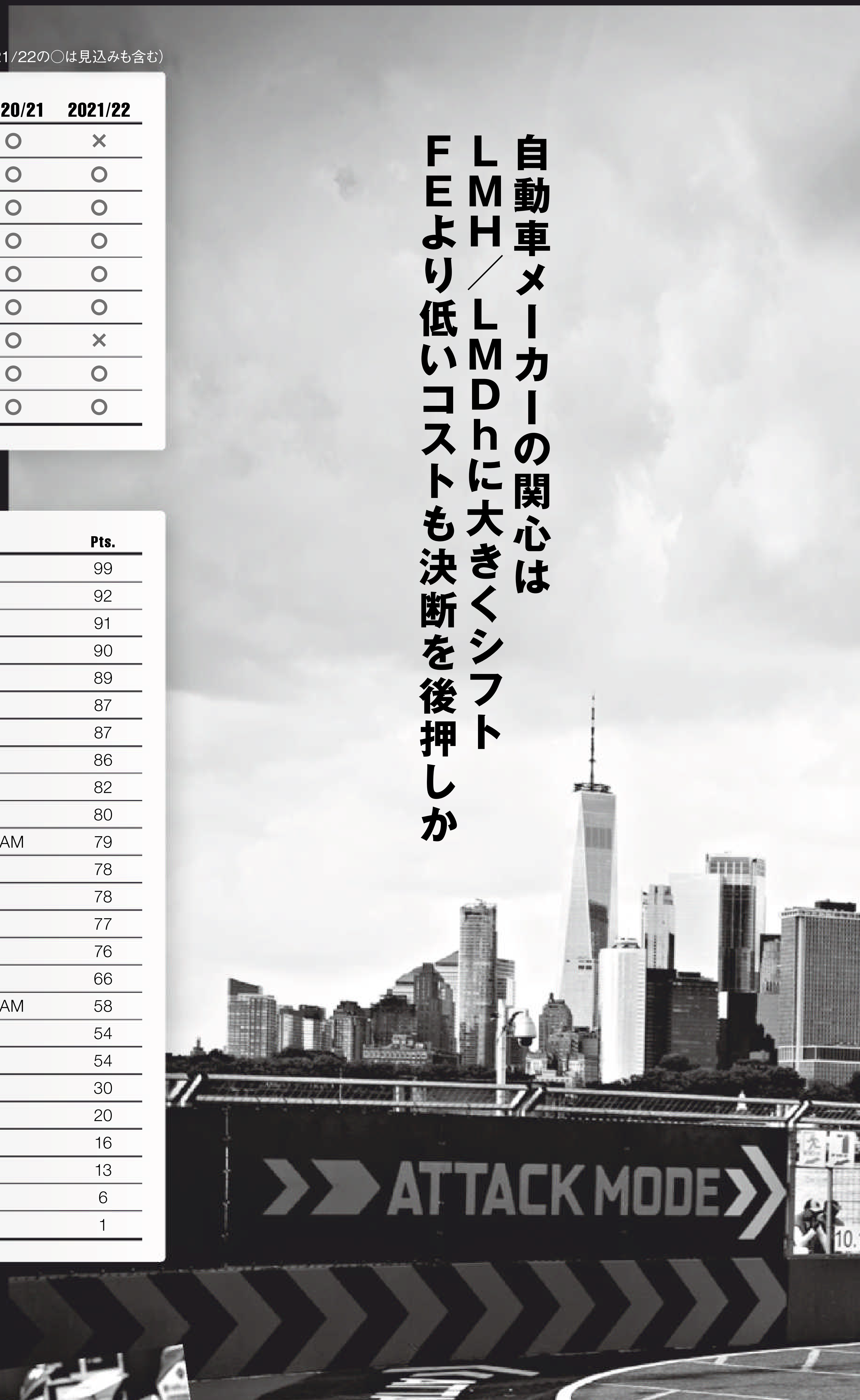
編集部調べ（2021/22の○は見込みも含む）

	2014/15	2015/16	2016/17	2017/18	2018/19	2019/20	2020/21	2021/22
アウディ	○	○	○	○	○	○	○	×
ルノー／ニッサン	○	○	○	○	○	○	○	○
ベンチュリ	○	○	○	○	○	○	○	○
DS		○	○	○	○	○	○	○
NextEV／NIO		○	○	○	○	○	○	○
ジャガー			○	○	○	○	○	○
BMW					○	○	○	×
メルセデスベンツ						○	○	○
ポルシェ						○	○	○

Formula E 2020/21 Driver Standings

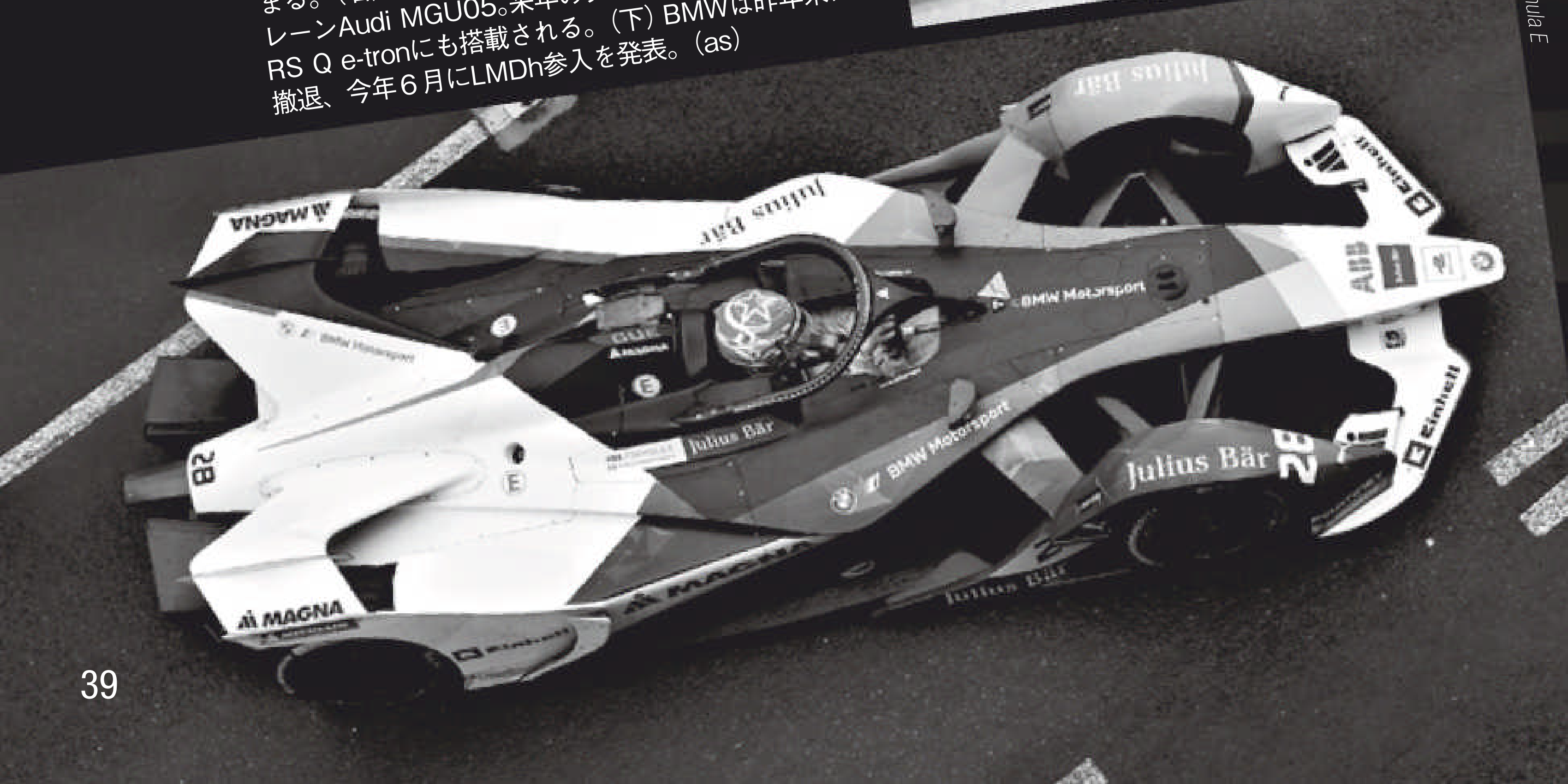
Pos.	No.	Driver	Team	Pts.
1	17	Nyck DE VRIES	MERCEDES-EQ FORMUA E TEAM	99
2	48	Edoardo MORTARA	ROKIT VENTURI RACING	92
3	27	Jake DENNIS	BMW I ANDRETTI MOTORSPORT	91
4	20	Mitch EVANS	JAGUAR RACING	90
5	4	Robin FRIJNS	ENVISION VIRGIN RACING	89
6	10	Sam BIRD	JAGUAR RACING	87
7	11	Lucas DI GRASSI	AUDI SPORT ABT SCHAEFFLER	87
8	13	Antonio Felix DA COSTA	DS TECHEETAH	86
9	5	Stoffel VANDOORNE	MERCEDES-EQ FORMUA E TEAM	82
10	25	Jean-Eric VERGNE	DS TECHEETAH	80
11	99	Pascal WEHRLEIN	TAG HEUER PORSCHE FORMULA E TEAM	79
12	94	Alex LYNN	MAHINDRA RACING	78
13	33	Rene RAST	AUDI SPORT ABT SCHAEFFLER	78
14	22	Oliver ROWLAND	NISSAN E.DAMS	77
15	37	Nick CASSIDY	ENVISION VIRGIN RACING	76
16	28	Maximilian GUENTHER	BMW I ANDRETTI MOTORSPORT	66
17	36	Andre LOTTERER	TAG HEUER PORSCHE FORMULA E TEAM	58
18	71	Norman NATO	ROKIT VENTURI RACING	54
19	29	Alexander SIMS	MAHINDRA RACING	54
20	6	Nico MUELLER	DRAGON / PENSKE AUTOSPORT	30
21	23	Sebastien BUEMI	NISSAN E.DAMS	20
22	7	Sergio SETTE CAMARA	DRAGON / PENSKE AUTOSPORT	16
23	8	Oliver TURVEY	NIO 333 FE TEAM	13
24	88	Tom BLOMQVIST	NIO 333 FE TEAM	6
25	6	Joel ERIKSSON	DRAGON / PENSKE AUTOSPORT	1

自動車メーカーの関心はＬＭＨ／ＬＭＤhに大きくシフト　ＦＥより低いコストも決断を後押しか




Formula E


AUDI


Formula E

（上）メルセデス（上のふたり）、アウディ、BMWのドライバーラインアップは強力。彼らの去就にも注目が集まる。（右）Audi e-tron FE07用に開発されたパワートレーンAudi MGU05。来年のダカールラリーを走るAudi RS Q e-tronにも搭載される。（下）BMWは昨年末にFE撤退、今年６月にLMDh参入を発表。（as）

日、ACOとIMSAはメーカーをスポーツカーレースにつなぎとめておくための、次なるステップを発表。２０２５年に水素燃料電池を使ったクラスを新たに立ち上げるというもので、８社がエントリーを検討しているという。FEは22・23シーズンから次世代マシン「Gen３」を投入する。これによる注目度アップも期待されるところだが、それができなければ、さらに多くのメーカーが電動自動車レースシリーズから離れていくことになる。



S.Hattori

ニスモ片桐隆夫CEOインタビュー

Formula E もっと“Made by NISSAN”です

NISSAN／NISMO、次の戦略

Formula Eで長らくシリーズの主役を務めてきているニッサン／ニスモ
FE参戦を通じて得てきた有形無形のメリットは計り知れず
Gen3からさらにニッサンの“濃度”を強めていくようだ

Interview & Text：古賀敬介（Keisuke Koga）
Photo：服部眞哉（Shinya Hattori）／LAT／Formula E

——世界選手権格式昇格後初のシーズンとなった2020／21のフォーミュラEは、ニッサン、そしてニスモにとってどのようなシーズンでしたか？

片桐隆夫CEO（以下「片桐」）：クオリファイでは15戦中6回トップ3に入っていますので、クルマに速さはあったと思いますが、結果から言えば1回も勝てなかったですし、選手権のランキングについても非常に残念でした。やはりフォーミュラEならではの難しさがあり、エネルギーマネジメントが少しうまくいかなかったり、セーフティカー導入で計算が少しズレたりすると、ちょっと（エネルギーが）足りなくなってしまうなどといったこともあって、やや噛み合わないシーズンでした。ただ、非常に僅差でしたし、課題が何なのかについて分かっていましたので、最終戦では2位表彰台と、来シーズンにつながるレースができました。

——現在、ニスモとしてはどのようなかたちでフォーミュラE活動に携わっているのでしょうか？

片桐：いまのジェネレーション2（Gen2）については、基本的なクルマの開発や設計はもともとルノーがやってきたものを受け継いでいます。ただ、ニッサンのテクニカルセンターのなかには、もっとも重要な部分の開発や制御開発の段階でかなりのメインプレイヤーとして参加した者もおりました。運用、インプルーブするところで日本人エンジニアも参画していたんです。Gen3の開発はすでに始まっており、これについてはこれまであまりお話ししてこなかったのですが、日本側がかなり入っていますし、現地に駐在員も派遣しております。



——具体的には、開発のどの部分に関わっているのでしょうか？

片桐：基本的には電動パワートレーンの開発です。日産テクニカルセンターの、いわゆるEVの心臓部を開発しているチームが日本にいますので、そこでも相当な仕事をしつつ、それを（レースチームと）つなげるためにニスモのエンジニアが何人か入っています。テクニカルセンターだけだと生産車や技術のことは分かっていても、レースについてはあまり分からないという理由からです。

——量産車の技術者とレース専門の技術者をつなげるためには、両方の領域をよく知る通訳のような存在が必要になると。

片桐：はい。数年前からそのような話をしてきていて、そのための設計図も描いていましたが、それがニッサンのなかで承認され、実際に動き始めています。Gen2に比べ、Gen3は日本製と言いますか、ニッサン製の部分がより増えています。そこが大きな違いです。

——ニッサンの関与がより高いクルマになるというわけですね。ところで、メルセデスが2021／22シーズン限りでのフォーミュラE撤退を正式に発表しました。それについて、どのように思いますか？

片桐：（取材時点では）まだニュースしか見ていないのですが、ヨーロッパ

Gen3は

の定義で言うところの撤退だと思いますので、実際には分かりにくいところがあります。チームは別の人が運営し、パワートレーンはメーカーが作っている、といったようなこともヨーロッパのチームではよくありますからね。いずれにしても、少し残念です。ただ、ニッサンとしては何も変わりません。別にメルセデスさんが出ているからやっていたというわけではありませんし、それ以前から我々は参戦してきましたから。もともとは電動パワートレーンの技術を磨き、その優秀性をアピールする目的で始めているので、関与をより深めていくのは当然ですし、そこにブレはまったくありません。

――2020年の暮れにアウディとBMWが立て続けにフォーミュラE撤退を発表したことも衝撃的なニュースでした。

片桐：コンペティターが減ってしまうのはショックというよりも残念ですね。ただ、今後新規で入ってくるマニュファクチャラーがいるかもしれませんし、いまもかなりの数のメーカーが出ています。競争が激しいことに変わりはないと思います。

――フォーミュラEに参戦してきたことによる、技術面での収穫にはどういったことがありますか？

片桐：フォーミュラEの場合、開発にケタ違いの予算が必要となるバッテリーは共通パーツになっています。しかし、モーターやインバータは開発できますし、もっとも重要なのはそれを制御するソフトウェアです。決められたエネルギーで、回生をうまく使いながら、アクセルを踏みっぱなしにしなくてももっとも効率良く、速く走れる方法を見つけなければならない。また、温度も上がるので、なるべく熱を出さないようにするといったことをコントロールするのがパワートレーンの制御技術です。それは量産車でも同じで、その極限状態で高いレベルのことを競争の場でやるのがフォーミュラEですから、大きな意味のある活動だと考えています。

――ニッサン／ニスモにとって、フォーミュラEは技術的にも重要な意味を持つモータースポーツ活動だということですね。

片桐：はい。これからカーボンニュートラルを目指していくなかで、電動化、あるいは電動パワートレーンは非常に重要なものになってきます。そのコアとなる技術を競争のなかで勉強していくことは、とても意味のあることだと考えています。

スポーティなイメージを大切に

――フォーミュラEだけではなく、エレクトリックGTや耐久レースのハイブリッドマシンなど、さまざまなレースカテゴリーで急速に電動化が進んでいます。そういったモータースポーツ全体の潮流をどのように見ていますか？



片桐：販売されているクルマがどんどんカーボンニュートラル、電動化されていくなかで、モータースポーツもその流れに沿っていくのは自然なことですし、そうならなければいけないとも思います。我々としては、いまはフォーミュラEをしっかりやっていますし、スーパーGTについてもワークスの活動として本腰を入れてやっています。ほかのカテゴリーについて、いま具体的に言えることはありませんが、LMHやLMDh、エレクトリックGTなどについても常にフォローしています。実際にFIAのテクニカルワーキンググループにも入るなどして、情報収集はしています。

――電動車を使ったモータースポーツは選択肢がどんどん広がってきています。

片桐：これが答えだというものは（いまのところ）ないんですよね。だから、我々もほかのメーカーさんと同じように今後どうすべきか検討している最中です。実際にやってみたらあまり面白くなかった、お客さんが喜んでくれる・そうではなかった、などいろいろあると思いますので、そこは探っていきたいと考えております。

――カーボンニュートラルを実現するうえで、クルマの電動化は当然大きな柱になると思いますが、同様にeフュ

ーエルを採用することによるカーボンニュートラル実現というオプションもありそうです。

片桐：それもあると思います。もちろん、電気は非常に重要ですし、とくに電気自動車は大事だよねということで、ニッサンは相当に力を入れてやっています。ただ、それだけでいいのかというとまた別で、いろいろな選択肢があってもいいと思います。実際、F1にしてもWECにしてもそのような燃料を使う方向ですし、むしろモータースポーツが主導するかたちで、そういったものを社会に提案していくことがあってもいいのではないかと思います。

——そちらの方向に社会や自動車産業が大きく変革しているなか、ニッサンとしてはモータースポーツ活動にどのような意味や意義を見いだしていますか？

片桐：私がニスモやオーテックを担当しているからというだけではなく、もともとニッサンでずっとやってきた人間として、モータースポーツを核とするニッサンのイメージがいかに大事であるか、我々が思う以上にそう思ってくださっているお客さんが多いことを実感しています。ニスモというサブブランドは、ニッサンブランドの価値を高めるためにあるんだと。ニスモを知っている方、ニスモを知らない方、両者のニッサンに対するブランドイメージを比べる調査をしたところ、ニスモを知っている方のほうが、ニッサンに対するブランドイメージが非常に高いと分かりました。

——それはとても興味深いデータです。

電動化が進むなかでも、技術を磨き、それをアピールしていく

片桐社長：はい。ニッサンというのは、エキサイティング、スポーティで、いいクルマを作っている会社だというイメージが、数値で見てもニスモを知っている方のほうがかなり高かった。「でも、そういうイメージを持っているのは昔のお客さんで、ノスタルジーを感じているからなのでは？」とも言われますが、それは全然違っていて、年齢層はむしろ低いんです。

——そうなんですか！ 正直なところ、それは少し意外です。

片桐：しかも、いまニッサン車に乗っているユーザーさんかというと必ずしもそうではなく、むしろ他社ユーザーさんのほうが多い。ニッサンは自動車会社ですから、スポーティなイメージは重要です。その火を絶やさないためにもモータースポーツをやり続けるべきだと私は思います。もちろん、勝てばいいし、勝たなければいけませんが、勝つためだけにやっているわけではなくて、いい戦いをお見せして、「やっぱりそうだよね」という気持ちをリマインドし、絶やさないようにしていく役割もあります。自動車産業がある限り、量産車の電動化が進んでいっても、技術を磨き、それをアピールするためにモータースポーツは必要だと考えています。どの自動車メーカーでも、モータースポーツはコストであるという考え方がある一方で、いやいやそれは違う、モータースポーツは財産だという考え方がある。その両方があると思いますが、やはりニッサンにとってスポーツカーやモータースポーツは大事なんだということを、ニスモは強調していきたいですし、実際そうでなければならないと思います。

——アウディが電動車でダカールラリーに参戦したり、エクストリームEに多くのマニュファクチャラーやチームが興味を示したりと、SUVタイプの電動車によるオフロードレースも最近注目を集めてきています。

片桐：そうですね。エクストリームEが今後どのように発展していくかということについては、我々も興味を持ちながら見ていきたいですし、技術が結びついたとしても、マーケティングとしてそれが狙った層に、あるいは広い層にアピールできるのかどうかということも、見ていく必要があります。

——モータースポーツのセールス面での直接的な効果は数字には現れにくいところではありますよね。

片桐：先ほどお話しした「財産」というのはまさにそういうことで、我々は85年ほどレース活動を続けてきています。モータースポーツにポッと出たから、イメージがパッと上がるかというと、そうではなく、歴史として積み重ねてきたからこそ、それがいま財産としてある。逆に言うと、そこで止めてしまったらもったいないし、取り戻すこともできない。だから、やり続けないといけない。それはアメリカでも同じです。デイトナ、IMSA、SCCAなどをずっとやってきて、デイトナでは2回勝ちましたし、昔はポール・ニューマンさんがプライベートユーザーとして出るなど、そういった歴史があるからこそ、アメリカのみなさんにもスポーティなイメージを持ってもらえているのだと思います。

——ちょうど新型Zがアメリカで発表されました。アメリカでの注目度はいかがですか？

片桐：とても高いです。Eパワートレーンを採用しているわけでもないのですが、こういうクルマを出してくれてありがたいという声は結構ありました。

——電動車ではなくてもeフューエルを組み合わせるなどして、これからもZのようなクルマを使ったレースができる環境が整っていくことを期待しています。

片桐：将来的にはそのような方向に進んでいく可能性もあるのかもしれませんね。



NISSAN E.DAMSはオリバー・ローランドがベルリンでの最終戦で2位表彰台フィニッシュ。シリーズランキングは14位。もう1台のセバスチャン・ブエミは同21位だった。(as)

LAT

パロウがランキングトップから陥落、残り3戦「タイトルの行方」

強力なチーム体制の後押しを忘るるなかれ

Text：天野雅彦（Masahiko Amano / Amano e Associati） Photo：INDYCAR

アレックス・パロウがインディカーでのキャリア２年目、チップ・ガナッシ・レーシング（CGR）加入初年度にタイトルを獲得する可能性が高まっていたが、シリーズ終盤を迎えて風向きが変わった。第12戦インディアナポリス（ロードコース）でエンジントラブルに遭った彼は、第13戦ゲートウェイ（オーバル）ではリナス・ヴィーケイ（エド・カーペンター・レーシング）が起点の多重クラッシュの犠牲者となり、２戦連続のリタイアを喫してしまったからだ。ポイントトップの座はゲートウェイで２位のパト・オーワード（アロウ・マクラレーンSP）の手に渡った。ただ、オーワードのリードは10ポイント。パロウに逆転の目は充分にある。

ゲートウェイで優勝したのはジョセフ・ニューガーデン（チーム・ペンスキー）で、彼にも逆転タイトルの可能性が出てきた。彼はチャンピオン争いから脱落しかけていたのだが、残り３戦でトップとのポイント差が22ならチャンスはある。

タイトル争いの流れは、ゲートウェイで弾みをつけたニューガーデンとオーワードへシフトしたようにも見えているが、どちらも抜け出た存在ではない。こういう状況で強みを発揮するのがタイトル争いでの豊富な経験。それを持っているのがスコット・ディクソン（CGR）だ。今季はまだ１勝で、ゲートウェイではパロウと同じくヴィーケイにヒットされてリタイア。だが、過去に６度も戴冠している彼はポイントスタンディングでしぶとく４位につけており、自分にも大きなチャンスがあることは分かっている。同５位のマーカス・エリクソン（CGR）、同６位のコルトン・ハータ（アンドレッティ・オートスポートwith カーブ・アガジャニアン）も計算上では可能性を残す。エリクソンは今季、インディ500以降に２勝。安定感を増してきており、勝ち星も重ねている。シーズン３勝目一番乗りとなれば、初タイトルに向けて一気に加速することになるかもしれない。また、現実的にはチャンピオン候補外だが、ハータには残る３戦でシーズン３勝目、４勝目をマークするポテンシャルがある。

今季終盤戦は西海岸での３連戦。ポートランド、ラグナセカ、ロングビーチだ。常設ロードコース２戦＋ストリート１戦で、最終戦のダブルポイント制は採用されない。面白いことに、ランキング上位４人のなかに、この３つのコースで突出した成績を残している者はいない。ポートランドとラグナセカでは誰も勝ったことがなく、ロングビーチもディクソンが15年に１回勝っているだけだ。

それにしても、パロウは悪い流れに陥ってしまった。それだけは確かかもしれない。彼は規定数のエンジンをすでに使い切っており、エンジンのトラブルが起こるたびに６グリッド降格のペナルティを受けなくてはならない。ロード＆ストリートでの６グリッド降格は結構なハンデだ。さらに、彼にはこれらのコースでのレース経験がない。デビューイヤーだった昨年、これらの３戦はすべてキャンセルされてしまったからだ。５戦を残してランキングトップだったときは「勝たなくてもい い。表彰台に上り続ければチャンピオン」と話していたが、ゲートウェイでは「勝ちにいく」とコメントが変わっていた。彼にはまだポールポジション獲得経験がない。チャンピオンになるためには、どこかで決定的なスピードを見せつけて勝つこと、勝利に対する強いこだわりを持つことが必要とも見えている。

オーワードはゲートウェイの前に、ロードアメリカ（常設ロード）、ミド・オハイオ（同）、ナッシュビル（ストリート）で苦戦を強いられていた。西海岸３連戦でのパフォーマンスがどうなるかは読みづらい。ただ、「ポートランドのテストでセッティング向上のヒントをつかんだ」とも話しており、８月のインディアナポリスのロード戦ではまずまずの走りを見せていた。彼とチームの克服すべき課題は、コースによって良い悪いがハッキリと出るのをなくすこと。若いドライバーにはタイトル争いという重圧が影響をおよぼす可能性もある。彼のチームにも初タイトル獲得という重責が圧し掛かるため、クルーやストラテジストなどチーム側が浮き足立つ事態も考えられなくはない。

こうして見ていくと、ニューガーデンはいいタイミングで勝ったと言えそうだ。誰もが決め手を欠く状況では、チーム・ペンスキーの実力と実績がタイトル争いで大きな後ろ盾になる。シーズンが終盤に入り、４台体制がようやく機能し始めてきてもいる。ただ、チームがレベルアップするとチームメイトたちも速くなり、彼らを打ち負かしたうえで勝たなければいけない。そこがペンスキーで走る難しさだ。ニューガーデンもエンジンの規定使用数を超えている。ここはマイナス要因だ。

アタマひとつ抜け出た存在がおらず、残り３戦でポイント上位４人に優勝がないということもありえる。とくにウィル・パワー（チーム・ペンスキー）とハータはシーズン２勝目を飾りそうな雰囲気だ。ロマン・グロジャン（デイル・コイン・レーシング with RWR）、ジャック・ハーヴィー（メイヤー・シャンク・レーシング）、スコット・マクロクリン（チーム・ペンスキー）といった、初勝利が近いドライバーもいる。さらには、今季未勝利の佐藤琢磨（レイホール・レターマン・ラニガン・レーシング）もポートランドとロングビーチでの優勝経験があり、その再現を狙っている。そんな状況だけに、ディクソンとニューガーデンのどのレースでも大きく沈む心配の少ない安定感、そして彼らの後ろにいる強力なチーム体制が大きな武器になってくるのだ。ディクソンが獲れば、AJフォイトに並ぶ歴代タイの７度目のタイトル。ニューガーデンが獲れば、３度目のチャンピオンとなる。



ゲートウェイでのパロウは21番手スタートから65周目のリスタートまでに10番手へとポジションを上げていた。だが、そのリスタート直後に避けようのない接触を受け、ポイントを大きく獲りこぼしてしまった。(as)

INDYCAR Driver Standings (top 10) as of Rd. 13 Gateway

Rank	Driver	Pts.	Top 5 Finsh （ ）内はここまでの開催レース数		
			Road (5)	Street (4)	Oval (4)
1	Pato O'Ward	435	2	2	4
2	Alex Palou	425	4	1	2
3	Josef Newgarden	413	2	2	2
4	Scott Dixon	392	3	2	2
5	Marcus Ericsson	375	1	2	
6	Colton Herta	324	2	2	1
7	Simon Pagenaud	320		1	1
8	Graham Rahal	319	1	3	2
9	Will Power	315	3		1
10	Takuma Sato	279		1	

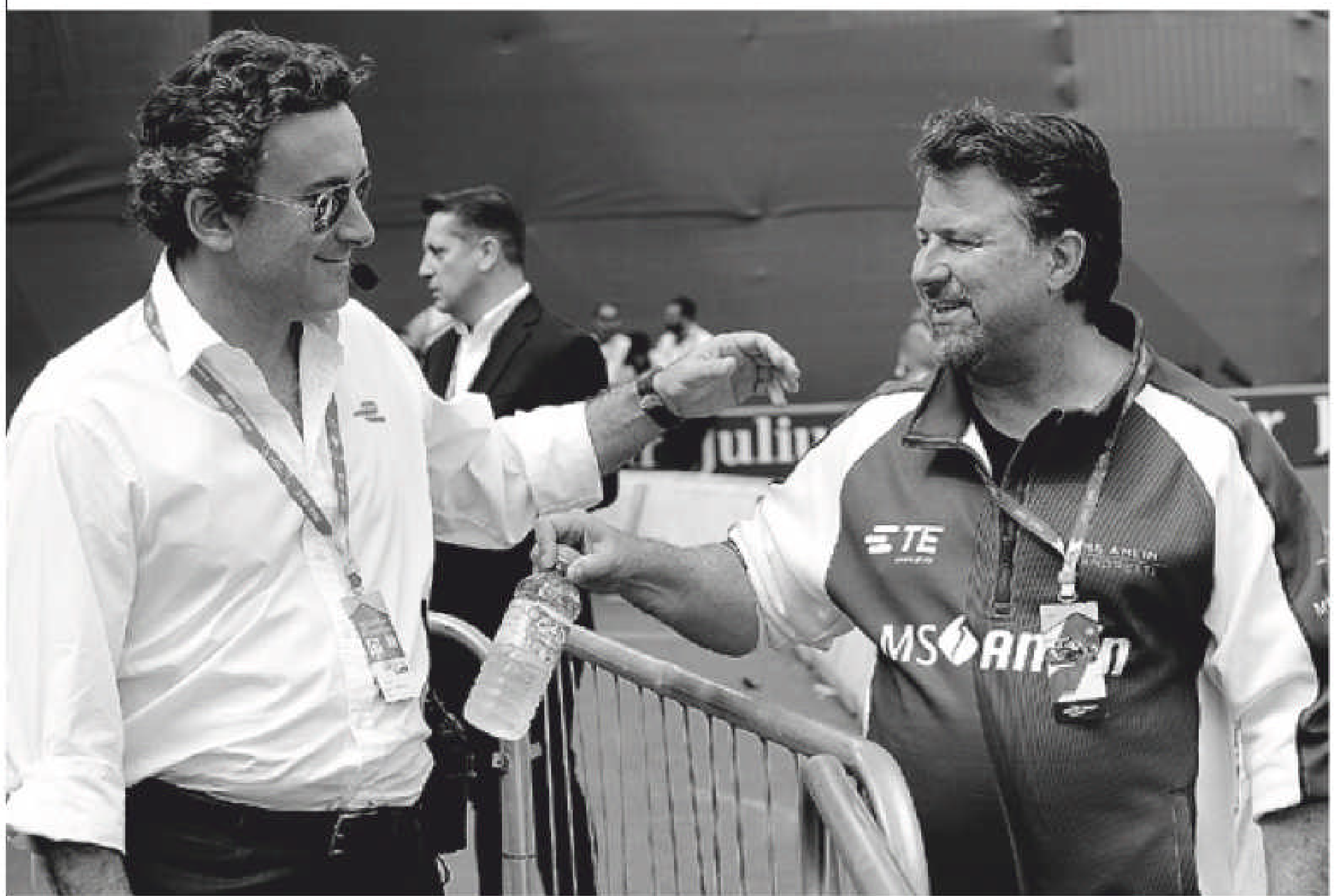
決勝レース優勝から10位までのポイント：50、40、35、32、30、28、26、24、22、20
予選ポールポジション=1、決勝リードラップ1周以上記録=1、決勝最多ラップリード記録=2ポイント

F1

アンドレッティ、F1チーム買収の噂は本当か

マイケルのビジネス嗅覚

Text：天野雅彦（Amano e Asocieti）



マイケル（右）は2014年9月からフォーミュラEに参戦したが、この体験が他のカテゴリーに進出するきっかけとなったようだ。2018年、マイケルはFEで小林可夢偉をドライバーとして採用し注目を集めた。

インディカーシリーズにホンダエンジンを搭載してエントリーするアンドレッティ・オートスポート。そのオーナーで元インディカー・チャンピオンのマイケル・アンドレッティがF1チームを買う……という噂が8月下旬に突如として流れた。

マイケルの父、マリオはイタリア生まれで子ども時代にアメリカに移住した。モータースポーツを始めてアメリカで大活躍したのちヨーロッパに凱旋。F1へ進みチャンピオンにまで登りつめた。長男マイケルもドライバーとして母国アメリカでインディカーまでステップアップし、トップカテゴリーで成功を収めた。そんなマイケルをフェラーリがF1に迎える話が決まったのだが、当時のチームオーナー、カール・ハースが契約を盾にマイケルのF1行きを許さなかった。マイケルは契約満了を待ち、マクラーレンからF1にデビューした。しかし、チーム内に彼の成功を望まない面々がおり、まともに成績をあげられなかった。マイケルは陰謀に敗れてアメリカに帰ることになるが、最後のレース＝先祖の国イタリアGPで3位フィニッシュをもぎとったのは彼の意地だった。

そんなマイケルのF1参入の噂……〝F1にリベンジしたい〟などという考えがあるわけではないだろう。F1でもインディカーでもチャンピオンになり、インディ500で優勝し、デイトナ500、セブリング12時間も制している父マリオはアメリカで絶大な人気を誇るが、引退後にチームを持つことはできなかった。しかし、マイケルは現役時代からチーム経営に参画し、レースをビジネスとして捉えあれこれ手を尽くしてきている。

インディカーチームのアンドレッティ・オートスポートは、フォルクスワーゲンのオフロードプロジェクトでワークスチームとして活動し、その後にフォーミュラEに進出。さらにはオーストラリアのV8スーパーカーにもチームを作って参戦し、エクストリームEにもチャレンジ……と活動エリアを拡大している。多くのシリーズに関わることで得られる情報、人脈等が、最優先カテゴリーであるインディカーでも大きな武器となることを知ったからだ。インディカーの雄、チーム・ペンスキーを50年率いてきているロジャー・ペンスキーはNASCARのストックカー、南半球のV8スーパーカーに参戦中で、近い将来にはポルシェワークスのスポーツカーチームを欧米両サイドでオペレートする話が決まっている。ザック・ブラウンのマクラーレンもF1以外にスポーツカー、V8スーパーカーなど多くのプロジェクトを同時進行させている。近年のインディカー最強チームであるチップ・ガナッシ・レーシングも、インディカー以外にスポーツカーはキャディラック、Eオフロードは同じくGM系のハマーブランドで活動中だ（ストックカーのチームは今シーズン限りで売却する）。このように、多角的・戦略的に他カテゴリーに進出するインディカーチームは多いということだ。

アンドレッティが傘下に収めようとしているチーム候補として、ザウバー（アルファロメオ）とウイリアムズが噂されている。そもそも、マイケルがハースと会談の場を設けたことから、F1買収の噂が広まったわけだが、マイケルの交渉相手はどうやらハースではないらしい。もっとも、メディアを煙に巻く作戦ということも考えられるが……。ちなみにアンドレッティはイタリア移民の子孫だが、F1ではフェラーリではなく、メルセデスとつながりのあるチームと組みたい意向があるようだ。

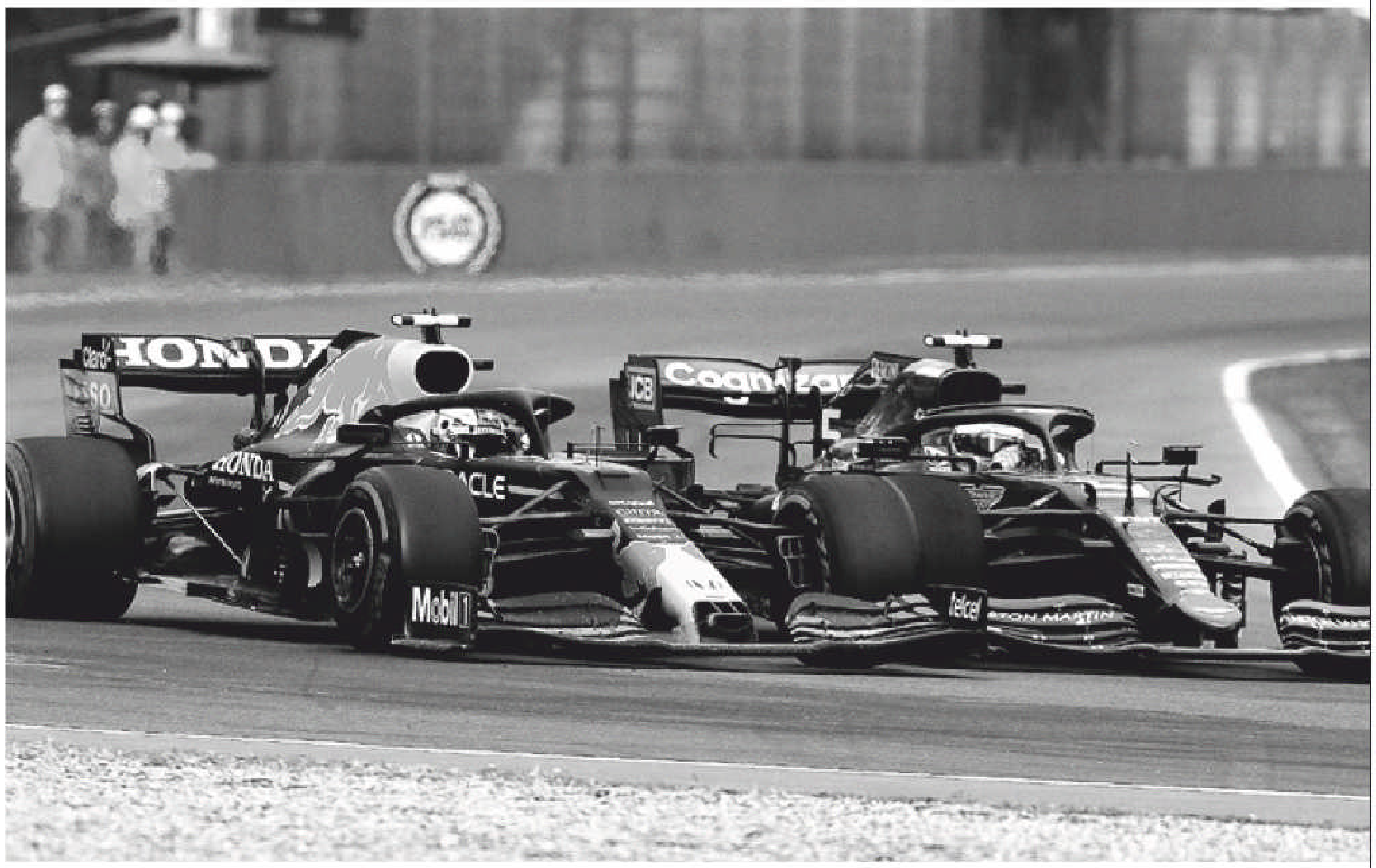
2017年にフェルナンド・アロンソがインディ500に初参戦した際、アンドレッティ・オートスポートに乗った。あのとき以来、マイケルはマクラーレンのブラウンと近しい関係となりV8スーパーカーとEオフロードでチームを共同経営している。そんなアンドレッティだからこそ、マクラーレンと同じPUを使うチーム作りをする可能性は充分。ブラウンもアンドレッティのチームをマクラーレンのセカンドチームにする構想を考えても不思議ではない。もっともマイケルとしては、世界最高峰シリーズにチームを持つことでネットワークを世界中に広げ、優秀な人材を適材適所で使い、参戦する全シリーズでベストパフォーマンスをみせる気でいるはずだ。マクラーレンの支配下に入ることなどまったく考えていないだろう。

マイケル自身の言葉として「実現したら素晴らしい。しかし、まだまだ道のりは長い」とアメリカのメディアにハッキリ答えている。いますぐでなくても、チャンスが訪れれば即座にチャレンジする。そのためのベースを築き始めているのだろう。

現実問題として、アンドレッティがF1に参入するには膨大な資金が必要になる。そのためには巨大スポンサーを獲得しなくてはならない。インディカーシリーズに4台をフル出場させているが、その資金繰りは必ずしも潤沢というわけではない。そんな彼らがF1にまで手を広げようとする背景には、新たなマネーソースとして自チームをアメリカで上場し、株式を売り出すことでさらなる資金調達を画策するというもくろみもありそうだ。

Photo：LAT

F1



今季はほかに『ドライバー・オブ・ザ・デイ』『ファステストラップ』『ファステスト・ピットストップ』『ポールポジション』といった賞典が設けられている。Crypto.comはスポーツ産業との結びつきを強めており、８月にはセリエＡとパートナーシップを締結している。

2021年も全ラウンドが対象

オーバーテイクの新たな賞典が2021年スタート

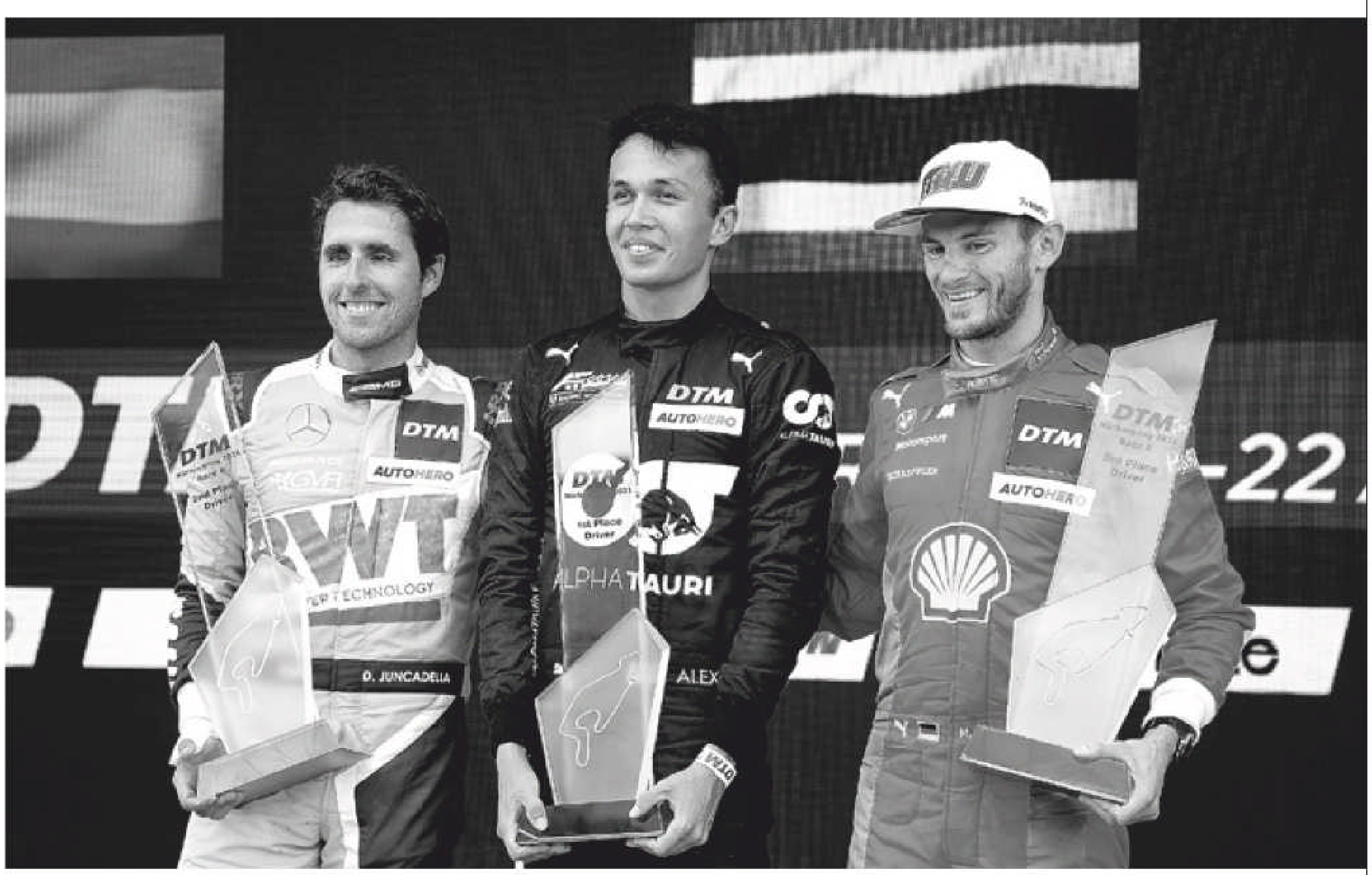
Text：autosport

F1に新しく『Crypto.comオーバーテイクアワード』が設けられることになった。Crypto.comは全世界で３万人以上が利用する暗号資産（仮想通貨）取引所の構築・運営を行なう企業で、今年６月にF1との提携を発表し、今季３戦にわたって実施予定のスプリント予選の初代タイトルパートナーを務めている。

『Crypto.comオーバーテイクアワード』は、シーズンをとおしてもっとも多くオーバーテイクしたドライバーに授与される。シーズン途中からの開設となったものの、今シーズン第１戦からのオーバーテイク数が対象になり、最終戦までの合計数で受賞者が決まる。第11戦終了時点では、アストンマーティンのセバスチャン・ベッテルがオーバーテイクランキングのトップ。初代受賞者の座を狙う。

『Crypto.comオーバーテイクアワード』の創設に伴い、決勝レースのライブ中継においてオーバーテイクの可能性等を示す新たなグラフィックが導入される。また、オーバーテイクランキングの最新状況も更新されていくという。さらにCrypto.comブランドの“革新的なコンテンツ”が今後F1公式ソーシャルメディアなどで展開される予定だ。

DTM



優勝のアルボンにジュンカデラとウィットマンが続き、レース２の表彰台は予選トップ３と同じ顔ぶれとなった。DTMは９月と10月に２戦ずつが予定されており、第４戦後のランキングトップはレース１で勝利したケビン・ファン・デル・リンデで後続とは33ポイント差。

第4戦ニュルブルクリンクで
今季6人目のウイナー誕生

スポット参戦中のアルボンが初優勝

Text：autosport

8月21～22日、ドイツ・ニュルブルクリンクでDTMドイツ・ツーリングカー選手権第４戦が開催。22日（日）に行なわれたレース２で、アルファタウリカラーのフェラーリ488 GT3 Evoに乗るアレクサンダー・アルボン（アルファタウリ・AFコルセ）がポール・トゥ・ウインで今季初優勝を飾った。アルボンは昨年までF1レッドブルで走っていたが、セルジオ・ペレスの加入によりシートを失ってしまう。今季は同F1チームのリザーブドライバーを務めながらDTMにスポット参戦している。

シリーズ過去最多となる23台が出走したレース２の予選で、そのアルボンがポールポジションを獲得。これにダニエル・ジュンカデラ（メルセデスAMG・チーム・グループMレーシング／メルセデスAMG GT3）と、マルコ・ウィットマン（ワーケンホルスト・モータースポーツ／BMW M6 GT3）が続いた。

決勝は接触やクラッシュなどが相次ぎ荒れた展開となったが、前レッドブルF1ドライバーは、アクシデントを機敏に避けながら後続を寄せつけない走りでトップフィニッシュ。フェラーリにシリーズ２度目の優勝をもたらすとともに今季６人目のウイナーに名を連ねた。

Translation : 水書健司（Kenji Mizugaki）
Photo : LAT

ルイス・バスコンセロス ● Luis Vasconcelos
Nationality : Portugal

開催権料だけでグランプリが決まっていく

F1はもはやスポーツではない

かつて「金の亡者」とこき下ろされたエクレストンは、F1の歴史や価値に理解があった
亡者に代わって"クリーンな"リバティ・メディアがF1の実権を握ったわけだが
どう楽観的に見てもF1の行く末は暗雲が立ち込めているような気がしてならない

かつてパドックの住人たちは、よくバーニー・エクレストンを「金の亡者」と批判したものだ。だが、リバティ・メディアがF1の実権を握って以来、このスポーツが進むべき方向についての議論になると、彼らはすっかり口数が少なくなってしまう。要するに、リバティ・メディアの方向性に疑問を感じつつ、おおっぴらに批判もできない状況なのだ。

実際のところ、バーニーは「F1はスポーツである」との認識のもと、スパ、ホッケンハイム、モントリオール、インテルラゴスといった伝統あるサーキットをカレンダーに残すためなら、金銭面での一定の妥協をいとわなかった。しかし、最近のリバティ・メディアは、グランプリ開催の基準は彼らが提示する巨額の開催権料を払えるかどうか、その一点だけを注視するようになっている。

来季からカレンダーに加わるマイアミの開催権料が、オースティンが2012年から支払っている額とほぼ同じレベルに抑えられているのは事実だ。とはいえ、それはF1をアメリカでもビッグスポーツのひとつにしたいというリバティ・メディアの野心があってのことだ。近年の他の新規開催グランプリは、例外なくプロモーターが支払える金額の多寡に基づいて選ばれている。F1にとってこれは健全な方針とは言いがたい。

その一例として、ドイツGPは今年も開催されない。ドライバーズとコンストラクターズの両選手権タイトルを7連覇してきたメルセデスと、元世界王者セバスチャン・ベッテルの母国であるにもかかわらずだ。その一方で、サーキットレーシングの伝統もなければ、厚いファン層が存在するわけでもない中東で、F1は4戦ないし5戦を開催する可能性が高い。

ご存じのとおり、バーレーンではすでに今季の開幕戦が行なわれたわけだが、今後他国でのレースが中止を余儀なくされた場合には、代替イベントとしてショートコースを使った同地での2戦目が行なわれるだろう。12月にはサウジアラビアで初のグランプリが開催される予定で、アブダビが例年どおりシーズン最終戦の舞台となるのも間違いのないところだ。これらに加えて、いまやカタールがカレンダーの一席を占める可能性も濃厚となり、このコラムが読者の目に触れるころには、正式に発表されているかもしれない。南アフリカを訪れたのは93年が最後で、南米でも99年からは年間1戦しか行なわれていないのに対し、中東では4カ国で最大5レースを催すこのシリーズは、本当に"世界選手権"を名乗るに値するのだろうか。

また、これは中東諸国に限らず、中国、ロシア、アゼルバイジャンにも言えることだが、こうした国々の全体主義的な政権は、1戦あたり4億人以上の視聴者を持つF1を国家の宣伝に利用している。この事実はさまざまな人権擁護団体ばかりでなく、大手スポンサー候補の神経も逆撫でするものだ。今年のサウジアラビアGPでは、同国のムハンマド・ビン・サルマーン王太子が何度もテレビ画面に登場するに違いない。だが、彼はほんの3年ほど前に、ジャーナリストのジャマル・カショギ氏の殺害に深く関わったとされている人物である。

サウジアラビアはグランプリ招致のために、毎年1億ユーロという途方もない大金を支払うとされている。これにアラムコ（同国の国営石油会社）のスポンサー料も加えれば、それだけでF1の年間利益の10％を超える額になる。おそらくはカタールもこれに劣らぬ金額を払うはずであり、それも今年限りではないだろう。"F1開催国の常連になる"という野心があるからだ。そうなると今後しばらくのあいだは、選手権全戦の2割弱が中東で開かれることになる（全23戦中4戦とした場合）。多くのF1愛好家と知識豊富なファンを抱え、由緒あるグランプリサーキットを持ちながら、財政的理由でオーガナイザーが手を引かざるをえなくなった他の国々を差し置いてだ。

バーニーが常に正しく、F1にとって最善の選択をしてきたかと問われれば、断じて「ノー」と答えるしかない。だが彼が追放された後、私たちは本当に正しい方向へ進んでいるのだろうか。その答えもまた「ノー」だ。このパンデミックがもたらした『例外期間』が終わるころには、新しいF1とは、純粋なビジネスでありもはやスポーツではないことが、何の隠し立てもなくさらけ出されるに違いない。



今号の
レポーター

サム・コリンズ

Sam Collins

F1からGTレースまで幅広くカバーするイギリス人ジャーナリスト。スーパーGTやスーパーフォーミュラの情報にも精通しており、日本現地での取材経験も豊富。東京五輪で話題となった、日本の“コンビニメシ”の優秀性をいち早く見抜いていた。

from
World Pressroom

各国モータースポーツ最新事情　Lap.213

BTCCドライバーへのルート

ハコ車の国内最高峰であるスーパーGTに辿り着くまでのハードルは年々高くなってきている印象
本場イギリスのハコ車シリーズ国内最高峰BTCCへのルートにはどんなものがあるのだろうか

Text：サム・コリンズ（Sam Collins）　Translation：新井宣之（Nobuyuki Arai）
まとめ：auto sport　Photo：LAT

イギリスツーリングカー選手権（BTCC）は、長年にわたり世界中で高い評価を得てきた。イギリスとアイルランドにおけるモータースポーツの最高峰カテゴリーであることは疑いようがない。しかし、BTCCは国内最高峰のチャンピオンシップであると同時に、参加者のほとんどがアマチュアドライバーによって争われている。その意味で、モータースポーツ主要国のなかでも非常にユニークな存在だろう。

世界の多くのトップカテゴリーには、ドライバーのステップアップのルートが明確にある。日本なら、カートからF4、F3（FRJ、SFL）へと進み、その後は実力と場合によってはGT300、卓越した能力があってタイミングも合えば、GT500をドライブすることも可能だろう。

BTCCはまったく異なる。グラスルーツカテゴリーとしては、英国F4選手権、ルノー・クリオカップ、ポルシェ・カレラカップGBなどのサポートレースが確立されており、強固なラダーシステムを構成しているよう見えるかもしれない。だが、BTCCとの関連性が強いのはこれらのうちのルノー・クリオカップのみ。F4ドライバーの多くは国際的なシングルシーター選手権で戦いたいと考えているし、ポルシェドライバーはGT3やル・マンでレースをしたいと考えているからだ。ルノーはBTCCにワークスチームを参戦させていない。仮にドライバーズタイトルを獲ったとしても、BTCCで走るためには充分な資金を調達し、自分がドライブするチームを見つけなければならないのが現実だ。たとえばポール・リベットは、2002年から18年までのあいだにシリーズを4回制覇した後、20年にようやくBTCCに上がったが、手にした地位はリザーブドライバーだった。彼はほかのほとんどのBTCCドライバーと同様、レース以外にフルタイムの仕事がある。BTCCドライバーはほかの英国国内選手権から来ていることのほうが多く、ステファン・ジェリー、コリン・ターキントン、ダム・キャミッシュなどはシングルシーターで思うような結果を残せず、F1への希望も断たれてから鞍替えしてきた。

そのほかの多くのドライバーは、フォーミュラ・フォード1600や、不動の人気を誇る750MCフォーミュラなど、国内のアマチュアオープンホイールからキャリアをスタートさせている。これらのシリーズで走るコストはとても低い。レースのやり方を学ぶことができ、BTCCのカレンダーと同じサーキットでレースを行なうこともできる。面白いことに、これらのエントリーレベルのシリーズにはBTCCより速いマシンがあることも決して珍しくない。ジネッタ経由も人気がある。チューブフレームのスポーツカーを使用したこれらのカテゴリーはハイコストではあるが、富裕層のアマチュアにとても人気があり、長年親しまれてきている。

いずれにしても、BTCCに出るにはドライバー側にお金がかかる。だからこそ、BTCCのドライバーがほかの国際的なシリーズに移ることはほとんどない。実際のところ、イギリスではドライバーという職業の水準は決して高くなく、コース上はほとんどジェントルマンドライバーやジェントルウーマンドライバーで構成されている。全員がレーシングカートから始めたわけではなく、運転スタイルも異なるため、レースは常にエキサイティング。いま世界でもっとも面白いレースのひとつと言えるだろう。テレビ中継も充実しており、イギリスのアマチュアドライバーはほぼ誰もがBTCCでレースをしたいと考えていると言っても過言ではない。

ほとんどのイギリス人アマチュアドライバーはBTCC出場に必要なドライバーズライセンスを所有している。必要なのは「国際C級ライセンス」。これは国内のアマチュアレースを12回完走すれば取得可能だ。理論的には3回の週末、レースに参加すれば取れるので、国内のアマチュアドライバーのほとんどが「BTCCライセンス」を持っていることになる。あとは充分な資金（日本円で約6000万円）があればいいのだ。



さまざまなバックグラウンドや能力を持つドライバーが混在し、実際はアマチュア選手権でありながら、非常にプロフェッショナルなチームも存在する。これが大きな魅力につながっている、と今回のコラム担当のサム・コリンズ。

Text
大串 信
Makoto Ogushi

トヨタ、ル・マン4連覇の意味と価値

例によってPCR検査を受け１週間前からは毎日体調レポートを送ってようやく取材許可をもらい、鈴鹿サーキットでスーパーGT第３戦の取材をした。金曜と土曜の夜は四日市に宿泊したが、どちらも夕食はアルコール抜きでそそくさと済ませ、ホテルの部屋で呑むものを呑んで寝た。これまで四日市に泊まったときは夜の酒場巡りが楽しみのひとつだったのに、ビールの１杯も呑まずに終わらせたのは取材生活30余年で初めてのことだ。大変な世の中になってしまったものだが、国内レースがなんとか開催を継続しているだけでもよしとしなければなるまい。

F1日本グランプリ開催断念は残念だけれどもスーパーGTはなかなかのレースで、救われる思いがした。モータースポーツファンにとってもいろいろ不自由なご時世ではあるが、なんとか変わらぬ声援をお願いしたいところではある。取材者でさえ観戦席にいるファンの姿を見ると安心するのだ。レースを戦うドライバーやチームがどれだけ力づけられていることか。

週末のレースについては本誌で詳しいレポートがなされるはずなので省くが、僕がレース後の取材を終え現場での執筆を終えてサーキットを出たのは午後８時過ぎだった。ちょうどル・マン24時間レースのフィニッシュが近づいているころだ。レースの行く末が気にはなったけれどそこからクルマを５時間ばかり運転して自宅へ帰らなければならない。結局午前１時に自宅へ着いたらレースが終わっていた。

まあ、結果はご存じのとおり今年のル・マン24時間レースはトヨタがワン・ツーフィニッシュし、小林可夢偉が悲願の初優勝、トヨタはル・マン４連覇を遂げる、ということになっていた。スゲエなあとあきれるばかりだが、残念なことに世の中はこの結果に少々冷たいのが気になる。

たしかにこのところのル・マンではトヨタに対抗できるライバルが不在で、「トヨタワークスが中小チームを蹴散らして勝つのは当然」とする見方は分かる。とくに今年はLMH規定の初年度で、相手はプライベートチームのグリッケンハウスと、特別措置でLMHクラスに参戦したアルピーヌのみ。BoPで性能調整が行なわれるとはいえ、その体制と車両のパフォーマンスだけを見ればどちらもトヨタの相手ではない。

しかし、だ。競技者としてレースに関わった経験がある人間ならば分かるだろうが、耐久レースはそんなに簡単ではない。

この僕も、それこそトヨタと並べてはいけないほど弱小、というよりも微弱な体制でさまざまな耐久レースを闘ってきたが、経験をとおしてトヨタの成し遂げた勝利の重さは押し潰されてしまうほどよく分かる。

僕の記憶では、自分が関わった耐久レースのすべてで大なり小なり思いがけないトラブルが発生した。毎回毎回、「これで絶対に大丈夫」と準備万端で（と言っても、貧乏なアマチュアにはトヨタほど徹底的な準備はできなかったが）レースに臨んだが、毎回毎回、「え？　なぜそこが？」というトラブルに見舞われた。それまで見たことも聞いたこともないようなトラブルもあった。がっかりしたり慌てたりする以前に「ウソだろ!?」と他人事のように驚いたりもした。そこに、耐久レースの難しさ、醍醐味がある。

ただ、この難しさや醍醐味は、実際に耐久レースを経験した人間でなければなかなか理解することはできない。それを伝えるのがオマエたちの仕事だろうと言われればそれまでだが、他の競技と異なり自動車レースの「実感」を下地のない方々に分かってもらうのは非常に難しいものだ。

今年のル・マンで何が起きていたのか、現時点ではまだ分からないことも多いのだが、フィニッシュ前、ちょうど僕が自分の車で新東名高速道路を走っているころ、トヨタは２台のマシンに燃料系のトラブルを抱え込み、それに対応しながら走り続けていたようだ。当然ながら予期しなかった状況である。

24時間、何も起こさずにレーシングカーを走らせ続けるなど、僕に言わせれば神業なのだ。ようやくのことでレースを走りきり念願の初優勝を遂げた小林可夢偉が「終盤の７時間は、生き残るために死力を尽くして戦う必要があった」と言ったと聞き、日本にいながらその緊迫感が迫ってきてドキドキした。同様に、今回のル・マン制覇の意味と価値が、できるだけ多くのファンに伝われば良いなとつくづく思った。



Photo : TOYOTA

auto sport CONTENTS

auto sport 2021年9/17号（隔週金曜日発売）
2021年9月3日発売　第58巻第16号　通巻1559号

No.1559 9/17号

発行人：星野邦久　　編集人：田中康二
発行元：株式会社三栄
〒160-8461 東京都新宿区新宿6-27-30 新宿イーストサイドスクエア 7F
販売部　TEL 03-6897-4611
SAN-EI CORPORATION　PRINTED IN JAPAN 大日本印刷

CREW

Chief Editor	田中康二	Koji Tanaka
Editorial Staff	角田五十四	Isoshi Sumida
	三浦康宏	Yasuhiro Miura
	髙橋和清	Kazukiyo Takahashi
	水谷素子	Motoko Mizutani
	高藤昌洋	Masahiro Takato
	廣本　泉	Izumi Hiromoto
	佐藤彩子	Ayako Sato
	上坂元 宏樹	Hiroki Kamisakamoto
Art Director/ Designer	原　靖隆	Yasutaka Hara（Nozarashi.inc）
Designer	本間将一	Shoichi Homma（Homma Shoichi design office）
DTP Staff	樋口義憲	Yoshinori Higuchi
	片山健一	Kenichi Katayama
Publishing Manager	有冨誠一郎	Seiichiro Aritomi
Cover photo	TOYOTA	

FROM PIT CREW

●この週末、もっとも驚かされたのはスーパーフォーミュラもてぎ戦、チェッカー目前のS字だった。平川亮（4番手）がS字の飛び込みで松下信治（3番手）のインを刺した瞬間には、思わず「うわぁっ！」と声が出た。タイヤの“若さ”を活かしたとはいえ、まさかあそこで仕かけるとは思ってもみなかった。結果的には失敗に終わったが、勢い余って挙動を乱した車両をコース内にとどめ、立て直した平川の走りと攻撃的な姿勢にとても興奮させられた。また、その平川の動きを見切り、対処していた松下のディフェンスには怖いくらいの強さを感じた。このバトルを見て、2012年のFCJを思い出した人もいるかもしれない。そんなふたりに共通するのはいまだ「世界で戦うこと」を目標にしていることで、ぜひとも夢を達成してほしいと思う。個人的には、まだ年間を通したヨーロッパ参戦経験がなく、だからこそ「世界に行きたい」と公言している大湯都史樹には、一度でいいからチャンスを与えてやってほしい。もしも、大湯が欧州挑戦権利を得られ、向こうで成功を収めれば、巡り巡ってスーパーフォーミュラの認知度・人気向上につながる。角田裕毅のように「FIA-F4から世界」というルートは王道で継続されるべきだと思うが、同時に「スーパーフォーミュラ経由での世界挑戦」というルートも、ぜひ実現してほしい。国内トップフォーミュラの振興策にはいくつもの方法があると思うが、この施策は世界を見渡しても“日本にしかできない”方法だと思う。（田中）

●小林可夢偉選手がついにやりました。7号車のチームメイトのふたり、マイク・コンウェイ選手とホセ・マリア・ロペス選手はジーンと来ていたように見えましたが、可夢偉選手は力がフッと抜けたような、やわらかい表情をしているのが印象的でした。ところで、可夢偉選手のチェッカーの瞬間、正座になってしまったという方、いらっしゃいますか？(笑)佐藤琢磨選手がインディ500を初めて獲ったときも2回目を獲ったときもそうでしたが、観ているこちらが緊張してきたり、興奮してきたりすると、カラダがムクッと起きてしまいます。そういうエキサイトメントや空気感を誌面でみなさまにお伝えできるように頑張ります。（カズキヨ）

●夏休み明けのF1ベルギーGPは予想だにせぬ幕切れとなりました。現地の観客に負けじと辛抱強くレース再開を待ち続けた方も多いと思いますが、その間、約3時間にわたり多様なF1トピックを湯水のごとく繰り出す放送解説陣にあらためて尊敬の念を抱かずにいられませんでした。そういえばライター陣も「何年の○○GPはこんなことがあったよね」とスラスラ出てくる御仁ばかりでこちらは畏れ多いことこの上なし。そんななか私は、8月のベルギーに日本の季節感で出かけたところ、あまりの寒さに風邪を引いたことしか思い出せませんでした（涙）（アヤコ）

SPECIAL FEATURE

On the EDGE —— 情報がレースをもっと楽しくする

FEATURE

IRREGULAR

REGULAR

SAN-EI
CORPORATION

Photo Highlights

SUPER GT

ROUND 3 SUZUKA



NSXが、いきなり消えた。

５周目、トップのモデューロが右フロントのブレーキトラブルで制御不能に陥り、シケインでスポンジバリアにクラッシュ。マシンが深く食い込むかたちとなり、ドアが開かず伊沢拓也は出られない。そうしているうちに煙が車内に充満し、危険な状態に。鈴鹿マーシャルの迅速な対応のおかげで、伊沢はなんとか窮地を脱したが、這い出た背後の黒煙を見れば（写真左下）、その深刻さが分かる。GT300では、スタート直前のウォームアップ走行で、アップガレージがクラッシュ＆横転している（写真右下）。130Rを走行中に右フロントタイヤが外れ、そのままタイヤバリアに激突したのだ。幸いドライブしていた名取鉄平は無事だったが、マシンは大破し、リタイア。ピットで見守っていた小林は、「調子は悪くなかっただけに、残念」と肩を落とす。予選はトラブルでタイムが出ていなかったが、上位グリッドも可能なレベルだったという。スタート直前直後で両クラスのNSXがいきなり消えるという、波乱の展開からレースは始まった。



T.Endo



S.Kusakai

Text：廣本 泉（Izumi HIROMOTO）／高藤昌洋（Masahiro Takato／本誌）／角田五十四（Isoshi Sumida／本誌）
Photo：吉見幸夫（Yukio Yoshimi）／上尾雅英（Masahide Kamio）／草皆茂則（Shigenori Kusakai）／石原 康（Yasushi Ishihara）
吉田成信（Shigenobu Yoshida）／小笠原貴士（Takashi Ogasawara）／遠藤樹弥（Tatsuya Endo）

M.Kamio



T.Endo



スープラ勢、予選で大苦戦

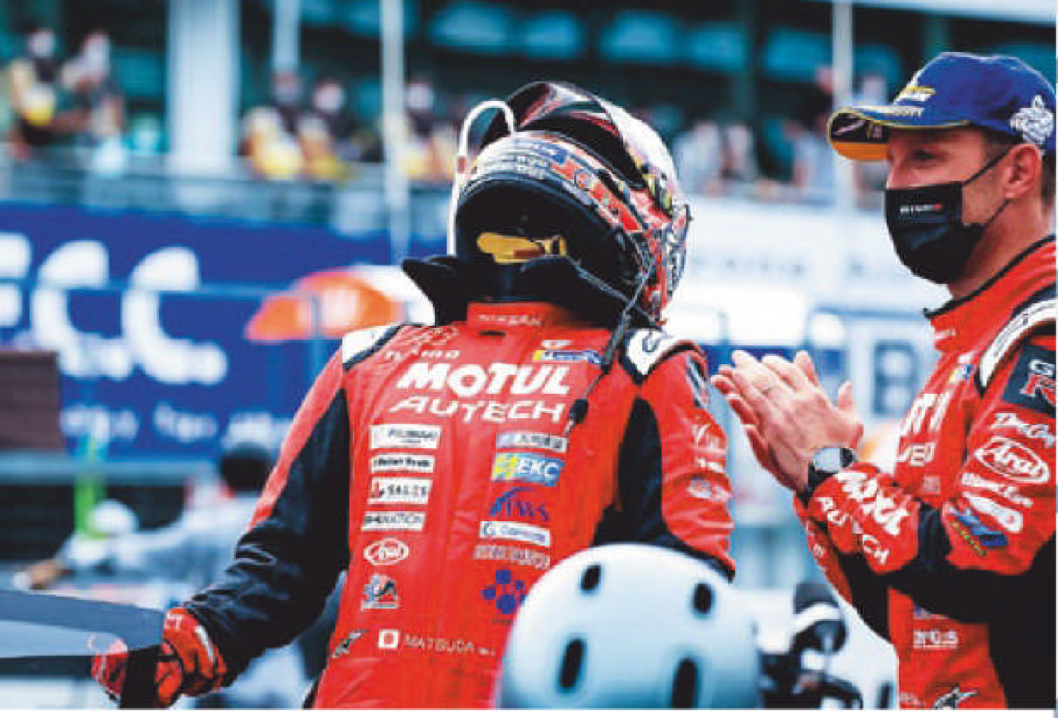
GRスープラはすべてのマシンがサクセスウエイト（SW）を積み、燃料リストリクターも6台中3台が絞られている。そのためある程度の苦戦は予想されたが、まさかの全車Q1落ちという事態に。シミュレーションで同条件と仮定してもライバルに負けており、逆に"重量組"のアステモがQ2進出を果たし、劣勢は明らかとなった。公式練習から予選にかけて、どの陣営もエンジン制御の調整を行なってある程度のタイムアップをするが、今回はそれも「足りなかった」とTCDは認めている。スタート直後の隊列の後方にGRスープラが固まる景色は、「見たくない」というのがトヨタファンの本音だろう。

Y.Yoshimi



スバルがちぎる

Q1を井口卓人がトップで通過し、Q2で山内英輝がトップタイムをマーク。この方程式で今季2度目のPPを獲得したスバルBRZ。速さを証明したけだけに、今度は決勝での勝利が見たいところ。



S.Yoshida



S.Yoshida

ニッサンファンの皆さんへ SNSでもご報告

鈴鹿３連勝となった松田次生は、パルクフェルメで雄叫び（写真上）。ニッサン勢表彰台独占は2014年第３戦オートポリス以来で、ミシュランの1-2は14年第５戦富士以来となる。レース前から優勝候補と言われながら、それを完遂することは非常に難しいGTだが、一時は1-2-3-4を形成するなど、GT-Rは終始強さを発揮してみせた。平手晃平とのコンビで初表彰台となった千代勝正は、「うれしいけど、正直悔しい順位」と語る。２番目の高さから、記念撮影（写真右）。その後、SNSでは「応援ありがとうございました」とファンに感謝。

ディフェンディングチャンピオン、ランクトップに浮上





T.Ogasawara

課題はロング

近年その性能を急速に上げつつあるDLの、一発の速さは誰もが認めるところ。だが、決勝ペースに関してはラウンドごとに波があり、今回は苦戦を強いられた。PPスタートのモデューロがクラッシュで消えた後、レッドブルが奮闘するも、前半後半ともにタイヤが機能せず。レッドブルがふたをするかたちとなり、後続は数珠つなぎになった。後半担当の笹原右京は、それでも粘り、貴重な２ポイント獲得。



S.Yoshida

コンマ8秒差の驚速アタック

モデューロの予選タイムに、ライバルからため息が漏れた。同車は昨年もPPを獲得したため、ある程度は予想できたが、とくにQ1の驚速ぶりには誰もが驚いた。２番手となったレッドブルとの差はなんと約コンマ８秒。両車ともDLユーザーだが、そのスペックも同じ。レッドブルのアタックミスならまだ分かるが、それもない。SWの差はわずかであり、マシンセットでこれだけの速さを見せたことになる。加藤祐樹エンジニアとQ1担当の大津弘樹は、PP確定後にがっちりと握手。

S.Kusakai



予選はQ１落ちしたものの、搭載するSW70kg（実WH47kgに燃リス１ランクダウン）を考えれば、まずまずのタイムだったスタンレー。前半スティントは雨も想定したタイヤ選択だったためコンディションが合わずやや苦戦。だが後半はほぼドンピシャのスペックをチョイスし、結果的に11番手から４位まで浮上する。これでランキング首位にはなったが、「今後は５位くらいで積み上げていかないと厳しい」（星学文エンジニア）と、慎重な構え。僚友のアステモ（SW52kg）がQ１突破したことからも、スタンレーとしては予選一発の向上は課題としてまだ残っているようだ。

T.Ogasawara



フランスでは勝利。鈴鹿ではランク首位陥落

トヨタの豊田章男社長が鈴鹿に来場。社長の目の前で好結果を残したかったGRスープラ勢だが、auが５位に入った以外は全体的に苦しい展開となってしまった。ランキングもエネオスがトップから陥落。翌戦から鈴鹿同様に比較的ダウンフォースが必要なSUGO、オートポリスと続くが、GRスープラはどう克服していくのか。今季は得意の富士が２戦だけなので、昨年以上に状況は厳しい。

Y.Ishihara



パルクフェルメまであと少しのところで……

ウイニングランを終え、各マシンがパルクフェルメへ向かうなか、マッハ車検86の平木玲次がグッタリした様子でマシンの外へ。終盤の失速はタイヤの消耗だけでなく、体調不良も原因だったようだ。



“努力の天才”次生が最多勝男たるゆえんと
23勝目に込められたメッセージ

進化を止めるな。

Text：古賀敬介（Keisuke Koga）
Photo：平田 勝（Masaru Hirata）／森山俊一（Toshikazu Moriyama）
三橋仁明（Noriaki Mitsuhashi）／田村 翔（Sho Tamura）

年を跨いでの鈴鹿3連勝。2014年オートポリス以来の表彰台独占。そして歴代最多勝であるGT23勝目を、23号車で飾った松田次生。スーパーGT第3戦鈴鹿は、ニッサンGT・R陣営にとってこれ以上は望めないほど喜びに満ちた結末となった。久々に獲得した勝利、あるいは表彰台に、ドライバーもチームスタッフも皆笑顔だったが、同時に安堵の雰囲気も漂っていた。絶対に勝たなくてはならない鈴鹿、勝って当然と思われた鈴鹿で、結果を残すことができたからだ。

昨年は2戦開催された鈴鹿戦を、モチュール オーテックGT・Rはいずれも制した。そのことからも分かるように、GT・Rと鈴鹿の相性は基本的には良い。ダウンフォース重視でデザインされた空力パッケージが、もっとも効力を発揮するのが鈴鹿のコースレイアウト。そのぶんどうしても増えやすいドラッグが富士のロングストレートでは足かせになるが、一方でもっともロードラッグだと考えられているGRスープラが、総じて鈴鹿をあまり得意としないことを考えれば、その空力コンセプトが正しくないとは言えない。直線スピードの伸びについては、エンジンパフォーマンスの差もあると、多くのニッサン系ドライバーが言う。

空力的なマッチングがよく、加えて今年からサクセスウエイトと呼ばれるようになった、バラストのハンデが全体的に少なかったGT・Rは、鈴鹿で有利な条件がそろっていたと言える。予選では、一撃に優れ重量も軽いダンロップタイヤを履く2台のNSX・G

「とにかく晃平を抜くまではタイヤを使いきろう」

S.Tamura



Tに先行を許したが、PPスタートのモデューロNSX・GTは序盤マシントラブルによるクラッシュで姿を消し、レッドブル モチュール無限NSX・GTもタイヤのデグラデーションにより、予選での速さを決勝に活かすことができなかった。結果的に首位争いはおもにGT・R勢のなかで繰り広げられることになったが、まずはその展開をあらためて検証していきたい。

戦略的には失敗だった

レースはPPスタートのモデューロNSX・GTが5周目にクラッシュした結果、セーフティカーが10周目まで入り、隊列がリセットされた。そこにチャンスを見いだしたのは、その時点で4番手につけていたクラフトスポーツ モチュールGT・Rだった。鈴鹿でのアンダーカットの有効性を確信していた彼らは、ドライバーミニマムに近い20周でピットイン。素早いピット作業で、千代勝正から代わった平手晃平がアウトラップから攻めた。

「もともとアンダーカットを狙っていましたが、ちょうどGT300の集団に追いつくタイミングでピットに入り、遭遇しないタイミングで出ることができました。タイヤの温まりも良かったので、アウトラップからプッシュすることができたし、結果的に実質トップで後半スティントをスタートすることができました」と平手。

一方、トップに立つもクラフトスポーツGT・Rより4周遅くピットに入ったモチュール オーテックGT・Rは、トラフィックに飲み込まれた。

「僕はスーパーフォーミュラで監督もやっているので、何であのタイミングで入らなかったのかなと思いましたが、結果的に入る前も入った後もGT300に引っかかってしまいました。タイムを見ると、先に入ったクルマは1分51、52秒くらいで走っていましたが、トラフィックに引っかかった僕は53、54秒とかで、これは大きくロスしたな、やばいなと思いましたね」と、ロニー・クインタレッリからステアリングを受け継いだ次生。モチュールGT・Rがコースに戻ったとき、順位は実質4番手までドロップしていた。作戦ミスは明らかだった。

次生の前を走るのは、レッドブルNSX・GTの笹原右京、カルソニック インパルGT・Rの平峰一貴、そしてトップを快走するクラフトスポーツGT・Rの平手。次生は冷静にオーバーテイクの可能性を探った。

「僕もけっこうタイヤを使っていましたが、早く目の前の笹原選手を抜かないとトップの晃平が逃げてしまう。だから、最後までタイヤが持つかどうか分かりませんでしたが、とにかく晃平を抜くまではタイヤを使いきろうとフルプッシュしました。タイヤがなくなったら、それは後から考えればいいやという気持ちでね（笑）。笹原選手はデグナーふたつめのブレーキングが甘く見えたので、あそこならたぶん警戒しないだろうと思い、結構強引に抜きに行きました」

そのころの次生は「完全にゾーンに入っていた」という。自分は乗れてると思えるからこその、アグレッシブなオーバーテイク。勝つことしか、頭になかった。

「平峰選手は結構リヤがつらそうで、ブレーキが厳しくなっていたように見えましたし、ヘアピンはけっこうアウト側から入ろうとしていたので、まだブロックしないなというタイミングでするっとインに入った感じです。読みどおりにオーバーテイクすることができました」

これで2番手に上がった次生の前を走るのは、平手のクラフトスポーツGT・Rのみ。同じミシュランを履く同門のライバルだ。

「晃平のクルマはちょっとアンダーぽく、S字がつらそうに見えた。あと、シケインで結構ロックしていたので、行けるかどうか考えていました」と次生。実際、そのころクラフトスポーツGT・Rは左フロントタイヤのグリッ

N.Mitsuhashi



プ低下に悩まされていた。

「アウトラップでコールドから一気に熱を入れたので、その段階から左フロントに少しダメージがあるように感じていました。後ろとのギャップがまだあったので、マネジメントしながら走ろうと思っていましたが、予想以上にフロントのグリップダウンが大きく、思ったよりもペースが上がりませんでしたね」と平手。

ミシュランタイヤについては、前半スティントではモチュールがソフト、クラフトスポーツがミディアムと選択が分かれた。これは、前日の予選時にモチュールが決勝での降雨や曇天の可能性を予想していたからだ。しかし結果的に前半雨はなく、路面温度も上がったことから、ソフトでスタートしたクインタレッリはムービングにより思うようにペースを上げられなかった。クラフトスポーツが選んだミディアムが正解だったと言える。しかし、後半に関しては2台ともミディアムであり、スペック上の優劣はない。先に交換を済ませたクラフトスポーツがライフ面で不利だったことは間違いないが、それだけでなくセッティングにも少し問題があったようだ。

「昨年までのクルマはブレーキングが少し弱かったので、今年は減速をしっかりとれるようなセッティングにしていました。タイヤがいい状態のときはセクター1は速かったけど、タレてくるとどんどん曲がらなくなっていった。セクター3も、ヘアピンとスプーンで曲がらないというのがあり、そこがモチュールとの大きな違いでしたね」と



S.Tamura

クラフトスポーツは、アンダーカットの戦略が決まり、一時は勝利が見えたが、最後はモチュールに逆転された。「昨年と今年の中間くらいのセットにすれば、次のレースでは強くなるのでは」と平手。

平手。

「僕らもフロントタイヤは結構厳しかった。2コーナーから逆バンクまでのS字区間でがんばってフロントを使ってしまうと、後で曲がらなくなると分かっていたので、S字は抑えめに行き、フロントはなるべく勝負どころだけに使おうとしていました。ただ、セクター3に関しては前後を使えるので、そこはプッシュしましたが」と次生は振り返る。次生が言う「タイヤを使いきろうとした」というのは、つまり前後をフルに使うということであり、そのためにフロントをケアしていたのだ。

40周目の130Rで、平手を追う次生がGT300と並んだとき、あわや接触という危ないシーンがあった。

M.Hirata



前戦もてぎでウェッズスポーツがトップ争いをしたことから、YHの進化は明らか。それをマシンとどう合わせ込むかがカギとなるが、リアライズは見事に改善。チームも5年ぶりに表彰台。

「たぶん300のドライバーは500が2台連続で来ると思っていなかったと思うので、ハンドルを切ってきたんです。僕はやばいと思って130Rイン側の縁石をかなりカットしましたし、向こうも気がついてステアリングを戻したと思います。結構リスクのある抜き方でしたが、勝負をしていたときだったので、自分のなかでは行くしかないという気持ちでしたし、あそこで引いていたら、またすごく差が開いてしまったと思います」

その後も次生は、アグレッシブに平手を追い続けた。2コーナーでも飛び出しかけるなどギリギリの走りを続けたが、その鬼神のごときアタックは見るものを魅了した。「ああいった攻撃的な走りを続けることで、前に相当なプレッシャーをかけられたかなと思います」と言う次生は、最終的には平手がGT300にひっかかった瞬間を見逃さず、ヘアピンでインを差し勝負を決めた。42歳のベテランが手にした、記念すべき23回目のGT優勝だった。

T.Moriyama



歓喜にわくニッサン勢ではあるが、その心境はやや複雑だったであろうカルソニック。2番手を走行する瞬間もあったが、ピックアップもありペースは上がらず。「次がんばります」と平峰。

一般の走行会に混じり、腕を磨く

「次生は本当にすごいよ。あの歳になってもニッサンのエースとして活躍できているのは、日頃から一生懸命努力しているからにほかならない」と、興奮した面持ちで勝者を称えるのは、ライバル陣営であるARTAの土屋圭市エグゼクティブアドバイザーである。GT鈴鹿レースウイークの水曜日、土屋氏は千葉県の袖ケ浦フォレストレースウェイで次生にばったり会ったという。次生は走行14万kmのスカイライン・クーペで練習走行に来ていたのだ。ニッサンのワークスドライバーがレースウイークに過走行車で一般の走行会に参加。いったい何のために？

「もちろん練習のためです。あと、セッティングについて考えることも目的ですね。あえてハイグリップではない少し下のランクのタイヤを履いて、ギリギリのグリップを出す練習をしています。4回ある走行セッションの最後は、GT500の予選を想定して、この周で行くと決めたときにベストを出すような走り方をしています」

「勝ったからこれでいいなんて思ったらダメです」

多くのライバルがスーパーフォーミュラでレーシング感覚を磨くなか、次生は自分の方法でドライビングを進化させようとしているのだ。

「フィジカルや目のトレーニングのためにカートもやっていますし、ドリフトも真剣にやっています。フロントタイヤをあまり使わず、リヤを使った乗り方をするときにドリフトの経験はかなり活きています。後輪が滑ったときの感覚を研ぎ澄ますという意味では、すごく有効だと思っています」

今回の鈴鹿で、フロントタイヤを最後までいい状態に保つことができた背景には、そういった愚直とも言える不断の努力もあったのだ。

「勝ったからこれでいいなんて思ったらダメですし、進化し続けないといけません。それはドライバーだけでなく、チームやクルマも同様です。たしかにクルマは多少良くなってきていますが、では他のクルマに追いついたかと言うとハテナマークです。鈴鹿との相性はいいけど、SUGOやオートポリスではどうだろうか？ 鈴鹿にしても、ウエイトハンデがない状態のライバルと戦ったとき、勝てただろうか？ 勝ったからいいやではなくて、そういう意識でいなければチャンピオンは狙えません。そのあたり、僕は結構冷静に見ています」

キャリア最高のレースをできたという喜びと、このままではダメだという強い危機感。ニッサンの開発部隊に、次生の想いと言葉は届くだろうか？



エネオス2戦連続ゼロポイントで上位陣が急接近

タイトル戦線は今季も乱高下の予感

Text：高藤昌洋（Masahiro Takato）
Photo：平田 勝（Masaru Hirata）／上尾雅英（Masahide Kamio）
吉田成信（Shigenobu Yoshida）

「前戦のもてぎは予選も決勝もずっと、クルマとしては良かった」。鈴鹿にランキング首位で臨んだエネオスXプライムGRスープラの阿部和也エンジニアは、そう振り返った。

昨季、シリーズ序盤を席巻していたGRスープラは、第7戦もてぎで惨敗を喫した。今季に向け、車両開発を担うTCDは「もてぎ対策」に重点を置き車両をアップデート。ウェッズスポーツ アドバンGRスープラがスタンレーNSX‐GTと優勝を争っての2位、auトムスGRスープラが3位を得ている。阿部エンジニアもその効果は感じていた。しかし、開幕戦岡山で優勝、第2戦富士で2位となったエネオスGRスープラは、早々に70kgのサクセスウエイトを課され、実際の車載ウエイトは36kg、燃料流量リストリクターは2ランクダウンとなった。そして前戦もてぎは〝完璧に仕立てたマシン〟で予選13番手、決勝ではインラップ中にタイヤバーストという不運もあり勝負権を失う。今回の鈴鹿は、もてぎほどの仕上がりではなかったというが、燃リス2ランクダウンの影響はやはり大きく、予選は最後尾、決勝は12位。2戦連続で入賞を逃した。

鈴鹿ラウンドは、昨季は富士2連戦後の3戦目、今季はコロナ禍にあっての延期となり4大会目として開催された。昨季も今季も序盤の2戦でポイントを大量に獲得していたGRスープラ勢にとって、サクセスウエイト的に厳しい戦いになることは予想されていた。しかし、GRスープラが予選Q1で全滅するのは想定外だった。

S.Yoshida



予選Q1SW&燃リスエフェクト換算結果

Pos	No	Machine	Driver	Tyre	Time	SW	実WH	燃リス
1	64	Modulo NSX-GT	伊沢拓也／大津弘樹	DL	1'44"699	2	2	0
2	17	Astemo NSX-GT	塚越広大／ベルトラン・バゲット	BS	1'45"163	52	35	1
3	1	STANLEY NSX-GT	山本尚貴／牧野任祐	BS	1'45"241	64	47	1
4	16	Red Bull MOTUL MUGEN NSX-GT	笹原右京／大湯都史樹	DL	1'45"318	16	16	0
5	36	au TOM'S GR Supra	関口雄飛／坪井 翔	BS	1'45"461	52	35	1
6	8	ARTA NSX-GT	野尻智紀／福住仁嶺	BS	1'45"485	26	26	0
7	19	WedsSport ADVAN GR Supra	国本雄資／宮田莉朋	YH	1'45"497	40	40	0
8	3	CRAFTSPORTS MOTUL GT-R	平手晃平／千代勝正	MI	1'45"580	26	26	0
9	14	ENEOS X PRIME GR Supra	大嶋和也／山下健太	BS	1'45"584	70	36	2
10	37	KeePer TOM'S GR Supra	平川 亮／阪口晴南	BS	1'45"615	54	37	1
11	23	MOTUL AUTECH GT-R	松田次生／ロニー・クインタレッリ	MI	1'45"693	4	4	0
12	24	リアライズコーポレーション ADVAN GT-R	高星明誠／佐々木大樹	YH	1'45"727	0	0	0
13	39	DENSO KOBELCO SARD GR Supra	ヘイキ・コバライネン／中山雄一	BS	1'45"901	28	28	0
14	38	ZENT CERUMO GR Supra	立川祐路／石浦宏明	BS	1'45"963	16	16	0
15	12	カルソニック IMPUL GT-R	平峰一貴／松下信治	BS	1'46"051	6	6	0

※ウエイトエフェクト：0.17秒/10kg、燃リスエフェクト：0.27秒/rankで計算

左の表は、Q1の結果から、搭載ウエイトと燃リスによる失速分（各係数は本誌独自のもの）を差し引き、あらためて順位づけしたもの。つまり、全車同条件だった場合の仮想リザルトである。結果、一発に関しては「NSX>GRスープラ≧GT-R」という勢力図が浮かび上がった。表彰台登壇のGT-R3台ともNSXの後塵を拝しており、スープラもホンダ勢に食い込んだのはau1台のみ。SWで現実はぼやけているが、見た目以上にNSX優勢なのかもしれない。

その要因として、タイヤを挙げるチームが多かった。6台中5台がブリヂストン（BS）を履くなかで、唯一のヨコハマ（YH）ユーザーであるウェッズスポーツがGRスープラ勢最上位の9番手。予選と決勝のリザルトを見ても、最大勢力であり、2016年以降の5シーズンでチャンピオンタイヤであり続けるBSが辛酸をなめる結果となった。

BSは「鈴鹿はタイヤとして、うちにアドバンテージはない」という。高荷重サーキットで暑い時期の開催にあって、耐久性と速さの両立でほかのサーキットや季節に比べると「相対的に苦しんでいる」と認めた。今季のスーパーGTは6つのサーキットで開催されるが、「鈴鹿のタイヤは特殊」だという。そのことは、トムスの東條力エンジニアの言葉も裏付けとなった。

「鈴鹿は天候による路面温度の変化が大きい。冬もだけど、とくに夏がね」

鈴鹿の路面は黒く、日差しが強いと熱を吸収し、路面温度が上がりやすい。実際、今回の鈴鹿は曇りだった土曜日、午前中の公式練習では路面温度が28℃、午後の予選は31℃、日が差した日曜日の決勝スタート時には43℃まで上がった。BSユーザーの各チームの話を総合すると、NSX、GRスープラ、GT-Rが持ち込んだタイヤは、ソフト側とハード側でそれぞれ温度レンジはほぼ同じポジションだったが、GRスープラが選んだソフト側は「ちょっと硬め」の系列だったようだ。そのわずかな違いが、予選順位を決定づけた。

この状況に、「タイヤとダウンフォ


M.Kamio

今季のauは関口が前半、坪井が後半を担当。鈴鹿では関口は燃費走行でピット時間短縮に貢献し、それでも前車をパス。後半坪井がファイターよろしくオーバーテイクを連発。それぞれの役割分担が機能し5位入賞。トムスが安定して強い理由のひとつでもある。



M.Hirata

"重量組"のなかで唯一気を吐いたアステモは、6番手グリッドという好位置を確保。燃リスの影響が大きく直線は伸びなかったが、「コーナーでがんばる仕様にしたから」と田坂エンジニア 。実質的な速さはPPに匹敵するため、ライバルも警戒感を強めていた。

決勝条件の変化で、auがアステモを逆転

ースの関係もある」とは東條エンジニアだ。NSXやGT-Rに比べるとダウンフォースレベルが低いGRスープラは、タイヤへの負荷も小さく、発動領域に達していなかった。今回、アステモNSX・GTとau GRスープラは車載ウエイト35kg、燃リス1ランクダウンという同条件にあったが、予選ではアステモNSXが6番手だったのに対し、au GRスープラは12番手。しかし、決勝ではau GRスープラが多くのパッシングを披露して5位、アステモNSXは7位だった。「決勝のコンディションは僕らのタイヤが適正領域に入り、彼らはおそらくタレ気味のところにいたんじゃないか」というのが東條エンジニアの見立てである。予選後の阿部エンジニアは、「もし、アステモNSXと同じタイヤをうちが履いたとしても、あのタイムを出せる感じではない」と真情を吐露する。第一の要因としてタイヤを挙げつつも、それはGRスープラと鈴鹿も含めたパッケージが理由というわけだ。

では、今後のタイトル争いを見据えるべく、鈴鹿でのパフォーマンスを分析してみたい。サクセスウエイトを実際の車載ウエイトと燃リスで、その効力を差し引いた予選Q1の換算結果が61ページの表だ。大津弘樹がたたき出したタイムは突出しており、エフェクト換算してもそれがトップタイムだった。Q2でも伊沢拓也がPPを獲得しており、NSXとダンロップというパッケージが今回の鈴鹿で最速だったのは間違いない。それに続いたのがアステモNSX。燃リス組で唯一Q1を突破したことを、田坂泰啓エンジニアは「ほめてください」と笑う。そして3位には、11番手スタートから驚異的な追い上げで4位入賞を果たし、ランキングトップに浮上したスタンレーNSXがつけた。GRスープラは総じて鈴鹿を得意としていないが、「うちは嫌いじゃない」(東條エンジニア)というトムスのau GRスープラがNSXの牙城を崩す。逆に、決勝で表彰台を独占したGT-Rは、中盤から後方に並んだ。リザルトだけを見ればGT-Rの圧勝だったが、車両パフォーマンス的には劣勢にあることは否めない。

スーパーGTはサクセスウエイトにより、速いクルマには足かせがかけられる。今回勝利したGT-Rにとってはそれがなく、好条件がそろっていた。一方、燃リス2ランクダウンのエネオスGRスープラは、2戦連続ノーポイントに終わった。次戦からはスタンレーNSXも燃リス2ランクダウンとなる。だからか、4位入賞でランキングトップに立ったスタンレーNSXの星学文エンジニアの表情は、明るいものではなかった。「そんなことないですよ」と笑顔で応えてくれたが、チャンピオンチームのエンジニアを引き継いだという重圧もあるのだろう。今季のスタンレーNSXは、決勝で戦略の幅を広げるために上位グリッドを狙うべく"予選セット"に注力してきた。しかし、一発の速さはサクセスウエイトが軽い車両が有利。「やり方を考えないといけない。プラクティスの段階から、いままでは7割くらいがショートランで、残りがレース向けみたいなメニューだったけど、その比率は変わる可能性がある」という。

残り4戦、サクセスウエイトの加算が続く第5戦SUGOと第6戦オートポリスは、軽い車両が上位に来るはず。そのなかでタイトルを争うチームは、ライバルより1点でも多くポイントを重ねるべく、中団での点取り合戦を繰り広げる。20年からの車両規定で、SUGOとオートポリスは初開催。どこもデータを持ち合わせていないなかで、誰が最適解を見つけるのか。異なる車種特性、それに合わせたタイヤの組み合わせ、サーキットとの相性などが複雑に絡み合い、残り4戦も乱高下のタイトル争いが繰り広げられる。

鈴鹿でのキーパーは苦しみながらも残り2周で平川が前車をパスし、10位で貴重な1ポイントを獲得。サッシャの代役を務める晴南は、速さでチームの信頼を得ている。残りの参戦も濃厚で、決勝での成長にも期待が高まる。

S.Yoshida



大串信の

私見聞録

GTAが2024年のF4新車のコンストラクターを公募

童夢の対抗馬の存在がおもしろそう

Text：大串 信（Makoto Ogushi） Photo：森山俊一（Toshikazu Moriyama）

SUPER GTシリーズ第3戦が行なわれた鈴鹿サーキットで開かれた定例会見で、GTAの坂東正明代表が、FIA-F4選手権について興味深い発表を行なった。FIA-F4選手権では、現在童夢製シャシーにトムス製のエンジンを搭載した車両が用いられているが、2024年に予定されているFIAの車両規定見直しに合わせ、あらためてシャシー、エンジン、オイル、タイヤのサプライヤーを公募するというのだ。

「おや？ このタイミングで？」とは思ったが、一方でこの週末、鈴鹿のパドックで別方面からの噂話を耳にしていたので、合わせて考えて勝手に納得したりもした。

言うまでもなくFIA-F4選手権は2015年からSUPER GTシリーズのサポートイベントとして開催されているジュニアフォーミュラシリーズで、厳しくコストを抑制したワンメイクフォーミュラだが、他のワンメイクカテゴリーと異なるのが、シャシー、エンジンともに複数銘柄の登録制となっており、シリーズを運営する各国プロモーターごとにそのなかから自由に選択して組み合わせて「シリーズ内ワンメイク」とする点である。

現在、FIAに登録されているシャシーはタトゥース、ミゲール、童夢、リジェの4車種で、エンジンはアバルト（1.4ℓ直4ターボ）、トムス（2ℓ直4NA）、ホンダ（2ℓ直4NA）、フォード（1.6ℓ直4ターボ）、ジーリー（2ℓ直4NA）、ルノー（2.0ℓ直4NA）の6機種である。エンジンは排気量もさまざま、吸気形式もさまざまだが、FIAの規定により最高出力は115kw=約160psに制限されているうえトルク特性もそろえなければならないので、名目上はすべてがイコールコンディションとなっている。

各国のプロモーターはこのなかからシャシーとエンジンを選んでワンメイク車両を作ることになっており、日本選手権では童夢・トムスのワンメイク、イギリス選手権ではミゲール・フォード、ドイツ選手権はタトゥース・アバルト、イタリア選手権はタトゥース・アバルト、中国はミゲール・ジーリー、アメリカ選手権はリジェ・ホンダなど国別に見ればバリエーションに富んでいる。



日本では童夢が旗を振るかたちで日本レース工業界（JMIA）がFIA-F4シャシー製造に取り組み、モノコックを童夢、エンジンをトムス、ギヤボックス、ダンパーを戸田レーシング、ブレーキをアドヴィックス、ホイールをTWS、タイヤをダンロップが担当、国産フォーミュラカーをシリーズに供給した。

日本選手権は2015年から始まり、トヨタ、ホンダのメーカー系育成プログラムがチームをエントリーしたほか、ジェントルマンドライバーのエントリーも相次ぎ、毎大会30台前後の参加者を集める人気カテゴリーに成長した。このシリーズからはいまやF1ドライバーとなった角田裕毅をはじめ、多くの有力選手が巣立ち日本のモータースポーツを牽引し始めている。

もっとも、シャシー製造については、FIAの厳しいコストキャップにより製造者の収益率は低く、レーシングビジネス面では必ずしも順風満帆とは言えない状況のようだ。童夢は当初、国外の選手権に売り込みをはかったようだが結局童夢シャシーの採用は日本選手権にとどまり、生産台数倍増によるビジネス拡大は実現しなかった。

その後童夢は2024年に予定されていたFIAのモデルチェンジに合わせ次期FIA-F4車両として、F111/4の開発に着手している。この車両のモノコックは、フォーミュラリージョナルと共用する予定で、アルファロメオエンジンを搭載したフォーミュラリージョナル車両、F111/3は昨年から始まったフォーミュラリージョナル日本選手権ですでにサーキットを走り始めている。童夢としてはF4とリージョナル、ふたつのクラスに車両を供給することで収益率を上げようという狙いがあったのだろう。

ところがGTAが2024年以降の日本選手権で用いる車両は、あらためて公募により決定すると発表したことで、日本選手権で童夢・トムス以外の車両が採用される可能性が出てきた。じつは、この週末のパドックで、現在FIA-F4相当の車両開発が童夢とは別の国内体制で開発されているという噂を耳にした。もともとこの車両はFIA-F4以外の目的に用いるため企画されたようだが、その規格を考えれば転用も難しくはなさそうだ。今回GTAが明らかにした公募も、既存のFIA-F4コンストラクターが開発する車両に加えてこの国産車両を視野に入れているのだろうか。

どんなかたちでこの車両が姿を見せるのか、それとも見せないのか、現時点では分からないが、新規車両はレーシングカー好きにとっては大好物だし、もしFIA-F4をめぐって童夢とのあいだに国内コンストラクター同士の入札合戦が展開するなら、当事者は大変だろうが傍観者としては「もうひとつの」競争を楽しめそうな予感がする。



244号車の勝利で浮かぶ永遠の課題

“挫折組”が魅せた「あきらめない強さ」

Text：平野隆治（Ryuji Hirano）／autosport web
Photo：草皆茂則（Shigenori Kusakai）／小笠原貴士（Takashi Ogasawara）

「予選でミスしてしまったことを自分で取り返し、トップで帰って来ることができたので、いままでスーパーGTを戦ってきたなかで一番満足するスティントでした」という三宅淳詞、「最後までヒヤヒヤするレースを作ってしまいました。でも結果は大満足です」という堤優威と、若きふたりがその才能を余すことなく披露し、ついに、たかのこの湯GRスープラGTがスーパーGTで初優勝を飾った。

鈴鹿サーキットレーシングスクール出身で、一度スカラシップを外れながらも、その速さでシートをつかんだ三宅、一度フォーミュラをあきらめながらも、ワンメイクレースからチャンスをつかみ続けた堤。田中哲也監督、つちやエンジニアリングの土屋武士代表が見いだしたふたりの初優勝は、じつに爽やかな光景を鈴鹿にみせてくれた。

この優勝は2020年からスーパーGTに参戦を開始したマックスレーシングにとっても初優勝となった。20年は第6戦鈴鹿で激しくクラッシュ。シャシー交換という憂き目にもあった。そんな鈴鹿での優勝は、チームにとっても嬉しいところだろう。

「GRスープラはポテンシャルがあるので、タイヤとのマッチングがうまくいけば、勝てるとは思っていました。気温などいろんな要素があるなかで、勝てるときに勝つことができました」と田中監督は振り返った。

田中監督とマックスレーシングとの関係は深い。チームオーナーのゴー・マックスと知り合ったのは07年。オーナーがワンメイクレースに出場し、そのコーチングを務めたことから関係がスタートした。

「感慨はもちろんあります。勝ったレースにオーナーが来られていないというのはありますが（苦笑）。でも、これだけの道具をずっとそろえてもらっていたので、ホッとしたほうが大きいかもしれません」と田中監督。

「資金面も含めれば、どちらかといえば余裕があるチームだと思います。でも、いままで僕らだけ勝てなかった。他のGRスープラも勝っていたので、『良かった』という気持ちのほうが大きいですね」

20年からのスーパーGT挑戦では、これまで速さをみせるときは多かった。予選でも上位に進出したりと見せ場はあったが、それでも初年度は無得点。

「結果に結びつけられず、クルマも替えてもらったにも関わらず、結果が出ていなかった。オーナーに対して良い報告ができますし、やっとスタート地点に立てました」

レース後、喜びに沸くドライバーたち、ホッとした表情の田中監督、満足げな表情を浮かべていたメカニックたちの横で、じつは喜びを感じながらも、悲痛にも近い、浮かない表情の人物がひとりいた。つちやエンジニアリングの土屋武士代表だ。

土屋代表自身は、スーパー耐久参戦時からマックスレーシングのメンテナンスをつちやエンジニアリングで務め、

T.Ogasawara



S.Kusakai



初優勝を獲得したたかのこの湯GRスープラのメンテナンスは土屋エンジニアリングが担当。一方、同チームが投入するHOPPYポルシェは23位に終わった。両マシンのエンジニアを担当する土屋武士氏は性能調整に対して納得のいかない表情を見せていた。

エンジニアとして、たかのこの湯ＧＲスープラを自らドライブし、セットアップを担ってきた。自らが手塩にかけるＨＯＰＰＹポルシェで、20年の苦しい時期からヨコハマとともに開発してきたタイヤをたかのこの湯ＧＲスープラに投入し、それで勝てたのだ。

担当したエンジニアとしては最高の結果だ。また、今春亡くなった父、土屋春雄さんは、たかのこの湯ＧＲスープラには関わっていない。「親父ぬきでこれだけのクルマを作ったということは褒めてくれると思う」と土屋代表は言う。そして、たかのこの湯ＧＲスープラは「まだまだ速くなる」とも。

しかし、自らが選び、全幅の信頼を寄せる松井孝允と佐藤公哉が駆るＨＯＰＰＹポルシェは、1周遅れの23位だった。どちらのクルマも土屋代表自らドライブし、同じタイヤを履いている。鈴鹿はＧＴＡ・ＧＴ300、ＧＴＡ・ＧＴ300ＭＣ規定で作られたクルマが得意であるということは自らが良く知っている。しかしそれでも、この結果には納得がいかない様子だった。

「性能調整とは、いったいなんなのか？」と。自分で乗っているだけに、この結果も土屋代表にとっては分かっていたことだ。今回、たかのこの湯ＧＲスープラを先頭にヨコハマ装着車がＧＴ300クラスのトップ5を占めたが、土屋代表は松井と佐藤に「オレたちが作ってきたタイヤがトップ5になった。そこは誇ろう」と声をかけたという。だからこそ、この結果は悔しいものであり、浮かない表情になるのは当然だろう。

ワンメイクでない以上、ＧＴ300の性能調整は永遠の課題だ。しかし、2台ともにすべての事情を知る土屋代表の言葉は重い。

たかのこの湯ＧＴスープラの気持ち良い勝利で、今季投入されたＧＲスープラの2台は、どちらも優勝を飾った。強いクルマが登場することは喜ぶべきことだが、参戦するすべての車両にチャンスが欲しい。それはファンの願いでもあるだろう。



予選は３番手に終わるも、土曜の公式練習ではトップタイムをマークして好調さを見せていたモチュール。ピットストップ後は一時４番手に順位を落としたが、鬼神の追い上げで首位を奪った。

T.Ogasawara

GT-R勢が逆襲の狼煙を上げる1-2-3フィニッシュ

モチュールが得意の鈴鹿で“3連勝”を決める

７月中旬開催で梅雨明けの灼熱勝負となった第４戦のツインリンクもてぎから一転、新型コロナウイルス感染拡大の影響を受け、８月21〜22日の週末に延期開催となっていた第３戦鈴鹿は雨がらみの展開が予想された。

しかし予選は高い降雨確率ながらドライ路面でのアタック合戦が繰り広げられ、想定温度よりも低めのコンディションでモデューロNSX・GTとレッドブル モチュール無限NSX・GTのダンロップタイヤ装着組がフロントロウを独占する速さを披露。

２列目にはミシュランを履くモチュール オーテックGT・Rに、久々の上位グリッド獲得でヨコハマタイヤの性能向上を証明したリアライズコーポレーション アドバンGT・Rと、ニッサン陣営の２台が並ぶ結果となった。

明けた日曜も予報に反し午前から晴れ間がのぞき、ウォームアップ走行開始の13時10分時点ではさらに日差しが照りつけるようになり、気温も28度まで上昇。

フォーメーションラップが開始された時点では不穏な雲が増え始めながらも気温31度、路面温度が43度と週末最高となる温度環境で52周レースのスタートが切られた。

すると序盤から先頭のダンロップ装着組のNSX・GTがスパート。モデューロは１分49秒台に入れながら、３番手のモチュール以下を引き離しにかかる。

後方では、７番グリッドスタートだったクラフトスポーツ モチュールGT・Rが１周目にアステモNSX・GT、２周目にARTA NSX・GTを仕とめて５番手に浮上している。

その直後の５周目。首位のモデューロがシケインのブレーキングで異変に襲われ、車体右サイドから黒煙を吐き、そのまま直進するかたちでアウト側のスポンジバリアに激突。このアクシデントでフルコースイエロー（ＦＣＹ）が発動したのち、消火活動のためセーフティカーが出動する状況となった。

９周目のホームストレートで２クラスの隊列が整えられたのち、手早くバリア修復を終えて12周目にリスタートが切られると、首位を引き継いだレッドブルはモチュールからポジションを守り、その背後にはリアライズ、クラフトスポーツと３台のGT・Rが追走する展開に。

ドライバー交代のミニマムとなる18周目。ポジションを落としていたカルソニック インパルGT・Rを皮切りにピット作業が始まると、同一ラップでスタンレーNSX・GT、続く周回でもARTAなど３台がピットへ。そして20周目には首位のレッドブルもドライバー交代へと向かった。

しかしすでに10周目時点で35度まで低下していた路面温度も影響したか、レッドブルはアウトラップで同一周回でピットに入っていたクラフトスポーツに先行されたばかりか、カルソニックにもパスされてしまい、実質３番手にまでダウン。

さらに数周遅れて24周目にピットへ向かったモチュールも、コース復帰後にレッドブルをオーバーテイクすることに成功。これでGT・Rが１・２・

QUALIFY REPORT

アウトラップのコースオフを物ともせず Q1から驚速のモデューロがPPを奪取

降水確率は高めだったものの降雨はなく、ドライタイヤでのアタックバトルとなったGT500の予選。まずQ1ではモデューロが１分44秒703というコースレコードにあと0.4秒まで迫るスーパーラップをマークし、トップに浮上。その後、このモデューロのタイムを上回るマシンは現れず、0.8秒差の２番手にレッドブル、３番手にリアライズ、４番手モチュールというオーダーに。GRスープラ勢は６台全車がQ1落ちを喫してしまった。

Q2でもドライコンディションのままセッションが進んでいき、Q1でも好調だったモデューロが速さを見せる。アウトラップでコースオフする場面もあったものの、タイヤウォームアップの早さを活かした早めのアタックで計測３周目に１分50秒178を記録。Q1同様このタイムが最後まで破られることはなく、モデューロがポールポジションを獲得。２番手にはレッドブルが続き、ダンロップを装着するNSX２台がフロントロウを独占する結果となった。

T.Ogasawara



Q１で驚異的な速さを見せた大津弘樹からバトンを受け、Q２を担当した伊沢拓也。「アウトラップでのコースオフ後はパニックであまり自分のアタックを覚えていない」という状態だったが、きっちりとラップをまとめてポールを獲得。

T.Moriyama



1

T.Moriyama



2

T.Ogasawara



3



4

Y.Ishihara

❶サクセスウエイトに苦しみ予選では後方に沈むも、上位フィニッシュを果たしたスタンレーとau。スタンレーは天候を考慮し、予選と決勝スタートをソフト側のタイヤで戦ったため、第１スティントは苦戦を強いられたが、ハード側を選んだ第２スティントでは復調。４位まで巻き返した。❷通算23勝目をマークし、自身のGT500最多勝記録を更新した松田次生。レース後には「自分のレース人生で一番の走りができた」と語った。❸カルソニックはアンダーカットが奏功し、一時は２番手を走るも徐々にペースダウン。６位でレースを終えた。❹レース終盤、カルソニックを交えて順位を争ったアステモとZENT。ZENTは第１スティントで表彰台圏内を見据えるも、ピットイン後にアンダーカットしたライバルに先行され、最終的には８位に。

3態勢となる。

25周目にはリアライズがピットインし、全車がルーティン作業を終えると、リアライズはその5周後の30周目、ペースダウンに見舞われていたレッドブルを逆バンクで仕とめて4番手へ。一方のレッドブルは同じ周のシケインでスタンレーにも先行を許す苦しい展開となってしまう。

その後、GT・R陣営の3番手争いが激化し、35周目にはカルソニックの背後に迫ったリアライズが最終コーナーから並び掛けると、36周目のラップを通じてテール・トゥ・ノーズの勝負を展開。最終的にはヘアピン立ち上がりで並んだリアライズがスプーン進入でインを差しバトルが決着。リアライズが表彰台圏内へと這い上がる。

さらにレースも残り15周の38周目に入ったところで西コースを中心についに雨粒が落ち始めると、首位を争う2台のGT・Rが急接近。40周目にそのタイムギャップを1秒以下にまで縮めた2番手のモチュールは、続く41周目のヘアピンでクラフトスポーツのインサイドへ。教科書どおりのブレーキングで陣営内バトルを制し、ついにトップを奪った。

表彰台圏内を行く3台のGT・Rはその後も波乱なく終盤をまとめ、モチュールが今季初優勝を手にすると同時に、昨年の勝利と合わせ、鈴鹿〝3連勝〟の偉業を達成。これまで劣勢だったGT・R陣営が意地を見せ、2位にクラフトスポーツ、3位にリアライズが続きニッサン勢が表彰台を独占するという快挙を成し遂げた。



Y.Ishihara

ポールのスバルBRZは失速。マッハ号との死闘も制覇

SC解除後に逆転! たかのこの湯スープラが初優勝

GT300クラスには29台がエントリー。しかし、スタート進行直前のウォームアップ走行で18号車アップガレージNSX GT3が130Rでクラッシュを喫し、スタートを前にリタイアしたことから、決勝は28台で争われることとなった。

ポールポジションの61号車スバルBRZ R&Dスポーツがホールショットを守るなか、3番手スタートの244号車たかのこの湯GRスープラGTがスタートダッシュを決めて、5号車のマッハ車検GTNET MC86マッハ号をかわし2番手に浮上した。

その背後では5番手スタートの9号車パシフィックNAC CARGUYフェラーリが1コーナーで大外刈りを決めて、マッハ車検86、そして88号車JLOCランボルギーニGT3の2台を抜いて一気に3番手へ。

首位を走るスバルBRZが5周目に差し掛かったところで、GT500クラスのマシンがシケインでクラッシュし火災が発生した。これにより、レース開始から10分のところでフルコースイエロー（FCY）が導入され、その2分後にはセーフティカー（SC）と変わった。マシンから上がった火は速やかに鎮火されたが、車両の回収とクラッシュバリアの交換のためSCは長時間導入されることになった。

12周目にSCは解除されレースは再開を迎えたが、トップを走るスバルBRZのペースが上がらず、たかのこの湯スープラがBRZを追い立てる展開となった。3番手のパシフィックフェラーリも続き、3台は見応えのある激しい接近戦を展開した。

そして13周目のダンロップコーナーで2台が続けてBRZをオーバーテイクし、たかのこの湯スープラがレースをリードするかたちへと変わった。

レースが3分の1を経過し、22周目に3番手のスバルBRZと4番手のマッハ車検86が同時にピットイン。ここでマッハ車検86はタイヤ交換せず、タイヤ無交換作戦を実施した

一方、首位のたかのこの湯スープラは25周目にピットイン。ドライバー交代とタイヤ4本交換を行ないコースに復帰するも、タイヤ無交換作戦でマージンを築いたマッハ車検86に先行を許してしまうこととなった。

全車がドライバー交代を済ませた35周目にはマッハ車検86がトップに浮上した。しかし、たかのこの湯スープラ、そしてJLOCランボルギーニが1秒差以内で続くという状況となる。

トップ3台のバトルが佳境を迎えた35周目には、西方向よりコースに雨が降り始め、各車はワイパーを稼働させ

Y.Yoshimi



三宅が好スタートを決めて２番手に浮上。13周目にトップに浮上すると後半を担当した堤もピットストップで先行を許したマッハ車検86をかわして首位を奪還。たかのこの湯が初優勝を獲得した。

QUALIFY REPORT

2番手のマッハ号に0.5秒の大差！
スバルBRZが予選1位を獲得

GT300クラスは２組に分かれてQ1が実施された。Ａ組でトップタイムを出したのはスバルBRZで、井口卓人が１分58秒205をマーク。Ｂ組では堤優威が１分57秒567を記録し、たかのこの湯スープラがトップでQ1を通過した。Q2ではさらに激しいタイム争いが展開されるなか、ここでもスバルBRZが好調で、山内英輝が１分57秒322をたたき出し、後続に約0.5秒の差をつけてポールポジションを獲得。「スバルファンの応援でポールが獲れました。明日の決勝という大きな課題がありますので、これからもう一度しっかり取り組んで挑みたいと思います」と語った。２番手は平木湧也が１分57秒822をマークしたマッハ車検86で、３番手には三宅淳詞が１分57秒875のタイムでたかのこの湯スープラがつけた。小暮卓史が１分58秒304をマークしたJLOCランボルギーニがFIA-GT3勢の最上位となる４番手で予選をフィニッシュした。

T.Ogasawara



井口がQ1 A組でトップタイムをマークすると山内もQ2でトップタイムをマーク。今季2度目のポールポジションを獲得したスバルBRZだが、決勝ではSC解除後にリヤタイヤのグリップ不足とアンダーステアに苦戦を強いられ、10位に後退した。

T.Ogasawara

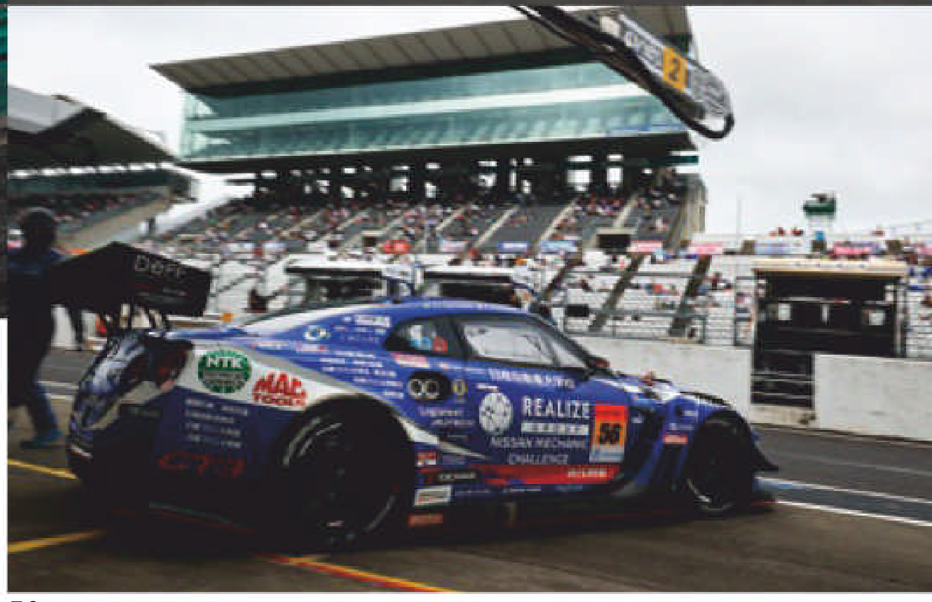


K.Masuda





S.Kusakai



T.Ogasawara

上：スタートで５番手に後退したJLOCランボルギーニがセカンドスティントで猛追。殊勲の２位入賞を果たした。予選６番手のグッドスマイルAMGも安定した走りを披露、３位で表彰台を獲得した。右上：予選５番手のパシフィックフェラーリも躍進。スタートで３番手にジャンプアップし、13周目には２番手に浮上したが最終的に４位でチェッカー。右中：スタートで４番手に後退したマッハ車検86は22周目にピットイン。タイヤ無交換で首位に躍り出たものの、たかのこの湯スープラ、JLOCランボルギーニにかわされたほか、43周目にスピンを喫し、最終的に５位でチェッカーを受けた。右下：72kgのサクセスウエイトを搭載のリアライズGT-Rが18番手グリッドから８位入賞。２連覇に向けて貴重な３ポイントを獲得した。

るなか、38周目のデグナーカーブ立ち上がりで、たかのこの湯スープラがマッハ車検86をパスし、首位に浮上した。

ＪＬＯＣランボルギーニも39周目のヘアピンでマッハ車検86をパスして２番手に浮上した。しかし、首位につけるたかのこの湯スープラは２分２秒台のペースで走行を続け、２分３秒台で周回を重ねるＪＬＯＣランボルギーニに対してギャップを拡大していった。

43周目、３番手のマッハ車検86がデグナーカーブでスピン。これでマッハ車検86とのギャップを１秒まで縮めていた４号車グッドスマイル初音ミクＡＭＧが３番手に浮上する。

首位を走るたかのこの湯スープラは終盤の47周目にＧＴ５００クラスのマシンと接触し、Ｓ字コーナーでコースオフする場面もあったが、なんとか首位をキープ。49周目にＪＬＯＣランボルギーニに対して６・67秒のリードを築いてトップチェッカーを受け、たかのこの湯スープラとマックスレーシングがスーパーＧＴ参戦２年目にしてＧＴ３００クラスで初優勝を挙げた。

「予選でミスをしましたが、自分の走行で取り返すことができたので、いままでのスーパーＧＴで一番満足できる走りができました」と三宅淳詞、「自分が担当した後半はヒヤヒヤさせるレースをしてしまいました。それでも結果としては大満足です」と堤優威らは初優勝の喜びを語った。

２位はＪＬＯＣランボルギーニで、グッドスマイルＡＭＧが３位で表彰台を獲得。ポールスタートのスバルＢＲＺは10位でチェッカーを受けている。

GT500 決勝リザルト

●8月22日(日)　●5.807km×52周=301.964km　●決勝出走15台　●天候:曇り　●コース:ドライ

順位	No.	車名	ドライバー	車両	タイヤ	周回	タイム(差)	ベストタイム	SW(kg)
1	23	MOTUL AUTECH GT-R	松田 次生／ロニー・クインタレッリ	NISSAN GT-R NISMO GT500	MI	52	1:50'23"702	1'50"807	4
2	3	CRAFTSPORTS MOTUL GT-R	平手 晃平／千代 勝正	NISSAN GT-R NISMO GT500	MI	52	11"362	1'50"485	26
3	24	リアライズコーポレーション ADVAN GT-R	高星 明誠／佐々木 大樹	NISSAN GT-R NISMO GT500	YH	52	20"127	1'50"830	
4	1	STANLEY NSX-GT	山本 尚貴／牧野 任祐	Honda NSX-GT	BS	52	25"214	1'52"007	64
5	36	au TOM'S GR Supra	関口 雄飛／坪井 翔	TOYOTA GR Supra GT500	BS	52	26"208	1'51"871	52
6	12	カルソニック IMPUL GT-R	平峰 一貴／松下 信治	NISSAN GT-R NISMO GT500	BS	52	45"076	1'51"137	6
7	17	Astemo NSX-GT	塚越 広大／ベルトラン・バゲット	Honda NSX-GT	BS	52	45"527	1'51"343	52
8	38	ZENT CERUMO GR Supra	立川 祐路／石浦 宏明	TOYOTA GR Supra GT500	BS	52	46"485	1'51"041	16
9	16	Red Bull MOTUL MUGEN NSX-GT	笹原 右京／大湯 都史樹	Honda NSX-GT	DL	52	47"175	1'50"204	16
10	37	KeePer TOM'S GR Supra	平川 亮／阪口 晴南	TOYOTA GR Supra GT500	BS	52	48"180	1'51"642	54
11	8	ARTA NSX-GT	野尻 智紀／福住 仁嶺	Honda NSX-GT	BS	52	50"825	1'51"466	26
12	14	ENEOS X PRIME GR Supra	大嶋 和也／山下 健太	TOYOTA GR Supra GT500	BS	52	54"806	1'51"799	70
13	19	WedsSport ADVAN GR Supra	国本 雄資／宮田 莉朋	TOYOTA GR Supra GT500	YH	52	1'02"023	1'51"891	40
14	39	DENSO KOBELCO SARD GR Supra	ヘイキ・コバライネン／中山 雄一	TOYOTA GR Supra GT500	BS	52	1'06"541	1'51"503	28
	64	Modulo NSX-GT	伊沢 拓也／大津 弘樹	Honda NSX-GT	DL	4	48 Laps	1'49"082	2

●ファステストラップ：1'49"082　No.64 Modulo NSX-GT／伊沢拓也
●FCY：14:58(5Laps)　●SC：14:59(5Laps) - 15:19(11Laps)
●白黒旗提示　No.36 坪井翔　●No.39 H.コバライネン　ドライブスルー(SpR.26-11「ピットレーン速度違反」)
タイヤ：BS=ブリヂストン／DL=ダンロップ／MI=ミシュラン／YH=ヨコハマ　SW=サクセスウェイト

GT300 決勝リザルト

●8月22日(日)　●5.807km×49周=284.543km　●決勝出走28台　●天候:曇り　●コース:ドライ

順位	No.	車名	ドライバー	車両	タイヤ	周回	タイム(差)	ベストタイム	SW(kg)
1	244	たかのこの湯 GR Supra GT	三宅 淳詞／堤 優威	TOYOTA GR Supra	YH	49	1:51'32"468	2'01"217	42
2	88	JLOC ランボルギーニ GT3	小暮 卓史／元嶋 佑弥	Lamborghini HURACAN GT3	YH	49	6"670	2'02"847	21
3	4	グッドスマイル 初音ミク AMG	谷口 信輝／片岡 龍也	Mercedes AMG GT3	YH	49	13"288	2'02"874	27
4	9	PACIFIC NAC CARGUY Ferrari	ケイ・コッツォリーノ／横溝 直輝	Ferrari 488 GT3	YH	49	33"364	2'01"775	12
5	5	マッハ車検 GTNET MC86 マッハ号	平木 湧也／平木 玲次	TOYOTA 86 MC	YH	49	34"738	2'01"721	
6	30	TOYOTA GR SPORT PRIUS PHV apr GT	永井 宏明／織戸 学	TOYOTA GR SPORT PRIUS PHV	YH	49	35"327	2'02"583	9
7	55	ARTA NSX GT3	高木 真一／佐藤 蓮	Honda NSX GT3	BS	49	35"576	2'02"673	33
8	56	リアライズ日産自動車大学校 GT-R	藤波 清斗／ジョアオ・パオロ・デ・オリベイラ	NISSAN GT-R NISMO GT3	YH	49	38"097	2'01"588	72
9	2	muta Racing Lotus MC	加藤 寛規／阪口 良平	LOTUS EVORA MC	BS	49	45"286	2'03"086	63
10	61	SUBARU BRZ R&D SPORT	井口 卓人／山内 英輝	SUBARU BRZ GT300	DL	49	46"615	2'01"398	48
11	10	GAINER TANAX with IMPUL GT-R	星野 一樹／石川 京侍	NISSAN GT-R NISMO GT3	DL	49	52"086	2'03"181	21
12	6	Team LeMans Audi R8 LMS	本山 哲／片山 義章	Audi R8 LMS	YH	49	52"498	2'03"252	
13	34	Yogibo NSX GT3	道上 龍／密山 祥吾	Honda NSX GT3	YH	48	1 Lap	2'03"143	
14	60	SYNTIUM LMcorsa GR Supra GT	吉本 大樹／河野 駿佑	TOYOTA GR Supra	DL	48	1 Lap	2'03"390	69
15	65	LEON PYRAMID AMG	蒲生 尚弥／菅波 冬悟	Mercedes AMG GT3	BS	48	1 Lap	2'03"427	75
16	87	グランシード ランボルギーニ GT3	松浦 孝亮／坂口 夏月	Lamborghini HURACAN GT3	YH	48	1 Lap	2'03"584	
17	96	K-tunes RC F GT3	新田 守男／小高 一斗	LEXUS RC F GT3	DL	48	1 Lap	2'03"261	15
18	52	埼玉トヨペットGB GR Supra GT	吉田 広樹／番場 琢	TOYOTA GR Supra	BS	48	1 Lap	2'03"244	66
19	50	Arnage AMG GT3	加納 政樹／柳田 真孝	Mercedes AMG GT3	YH	48	1 Lap	2'03"957	
20	35	arto RC F GT3	ショーン・ウォーキンショー／ジュリアーノ・アレジ	LEXUS RC F GT3	YH	48	1 Lap	2'03"603	
21	21	Hitotsuyama Audi R8 LMS	川端 伸太朗／篠原 拓朗	Audi R8 LMS	YH	48	1 Lap	2'03"309	
22	360	RUNUP RIVAUX GT-R	青木 孝行／内田 優大	NISSAN GT-R NISMO GT3	YH	48	1 Lap	2'03"346	
23	25	HOPPY Porsche	松井 孝允／佐藤 公哉	PORSCHE 911 GT3 R	YH	48	1 Lap	2'03"519	27
24	31	TOYOTA GR SPORT PRIUS PHV apr GT	嵯峨 宏紀／中山 友貴	TOYOTA GR SPORT PRIUS PHV	BS	48	1 Lap	2'04"277	
25	7	Studie PLUS BMW	荒 聖治／山口 智英	BMW M6 GT3	YH	48	1 Lap	2'02"479	
26	11	GAINER TANAX GT-R	平中 克幸／安田 裕信	NISSAN GT-R NISMO GT3	DL	48	1 Lap	2'02"516	75
27	48	植毛ケーズフロンティア GT-R	田中 優暉／富田 竜一郎	NISSAN GT-R NISMO GT3	YH	48	1 Lap	2'03"396	
28	22	アールキューズ AMG GT3	和田 久／城内 政樹	Mercedes AMG GT3	YH	47	2 Laps	2'05"582	
	18	UPGARAGE NSX GT3	小林 崇志／名取 鉄平	Honda NSX GT3	YH	DNS			9

●ファステストラップ：2'01"217　No.244 たかのこの湯 GR Supra GT／三宅淳詞
●FCY：14:58(5Laps)　●SC：14:59(5Laps) - 15:19(11Laps)
●No.7 山口智英　ドライブスルー(SpR.29-10「ウォームアップ中の赤旗無視」)
●No.18　罰金100,000円(SpR.25-6「ウォームアップ中のホイールの脱落」)
●No.22 和田久　ドライブスルー(SpR付則-4 2.2「FCY中の速度違反」)
●No.52 番場琢　ドライブスルー(SpR.26-11「ピットレーン速度違反」)
●No.7　ドライブスルー(SpR.27-1.3「ピット作業違反」)
タイヤ=BS：ブリヂストン／DL：ダンロップ／YH：ヨコハマ　SW=サクセスウェイト

GT300 ポイントランキング（トップ10）

順位	No.	ドライバー	車名	第1戦	第2戦	第3戦	第4戦	第5戦	第6戦	第7戦	第8戦	合計	差	SW(kg)
1	244	三宅 淳詞／堤 優威	たかのこの湯 GR Supra GT	6	0	20	8					34	-	102
2	56	藤波 清斗／ジョアオ・パオロ・デ・オリベイラ	リアライズ日産自動車大学校 GT-R	20	4	3	0					27	-7	81
3	65	蒲生 尚弥／菅波 冬悟	LEON PYRAMID AMG	15	8	0	2					25	-9	75
4	11	平中 克幸／安田 裕信	GAINER TANAX GT-R	9	0	0	16					25	-9	75
5	60	吉本 大樹／河野 駿佑	SYNTIUM LMcorsa GR Supra GT	3	20	0	0					23	-11	69
6	2	加藤 寛規／阪口 良平	muta Racing Lotus MC	0	1	2	20					23	-11	69
7	88	小暮 卓史／元嶋 佑弥	JLOC ランボルギーニ GT3	2	5	15	0					22	-12	66
8	52	吉田 広樹／川合 孝汰	埼玉トヨペットGB GR Supra GT	11	0	0	11					22	-12	66
9	4	谷口 信輝／片岡 龍也	グッドスマイル 初音ミク AMG	0	3	11	6					20	-14	60
10	61	井口 卓人／山内 英輝	SUBARU BRZ R&D SPORT	0	16	2	0					18	-16	54

得点は予選ポールポジションに1点。決勝の1位〜10位に各20-15-11-8-6-5-4-3-2-1点。レース距離が700km以上の場合は25-18-13-10-8-6-5-4-3-2点。
SW=サクセスウェイト(kg)は次戦のもの。

GT500 予選リザルト

●8月21日（土） ●予選出走15台 ●天候：曇り ●コース：ドライ

順位	No.	車名	ドライバー	車両	タイヤ	Q1	Q2	SW(kg)
1	64	Modulo NSX-GT	伊沢 拓也❷／大津 弘樹①	Honda NSX-GT	DL	1'44"733	1'45"128	2
2	16	Red Bull MOTUL MUGEN NSX-GT	笹原 右京①／大湯 都史樹❷	Honda NSX-GT	DL	1'45"590	1'45"349	16
3	23	MOTUL AUTECH GT-R	松田 次生①／ロニー・クインタレッリ❷	NISSAN GT-R NISMO GT500	MI	1'45"761	1'45"710	4
4	24	リアライズコーポレーション ADVAN GT-R	高星 明誠❷／佐々木 大樹①	NISSAN GT-R NISMO GT500	YH	1'45"727	1'45"861	
5	8	ARTA NSX-GT	野尻 智紀❷／福住 仁嶺①	Honda NSX-GT	BS	1'45"927	1'46"030	26
6	17	Astemo NSX-GT	塚越 広大①／ベルトラン・バゲット❷	Honda NSX-GT	BS	1'46"028	1'46"155	52
7	3	CRAFTSPORTS MOTUL GT-R	平手 晃平❷／千代 勝正①	NISSAN GT-R NISMO GT500	MI	1'46"022	1'46"289	26
8	12	カルソニック IMPUL GT-R	平峰 一貴①／松下 信治❷	NISSAN GT-R NISMO GT500	BS	1'46"153	1'49"072	6
9	19	WedsSport ADVAN GR Supra	国本 雄資①／宮田 莉朋	TOYOTA GR Supra GT500	YH	1'46"177		40
10	38	ZENT CERUMO GR Supra	立川 祐路／石浦 宏明①	TOYOTA GR Supra GT500	BS	1'46"235		16
11	1	STANLEY NSX-GT	山本 尚貴①／牧野 任祐	Honda NSX-GT	BS	1'46"310		64
12	36	au TOM'S GR Supra	関口 雄飛／坪井 翔①	TOYOTA GR Supra GT500	BS	1'46"326		52
13	39	DENSO KOBELCO SARD GR Supra	ヘイキ・コバライネン／中山 雄一①	TOYOTA GR Supra GT500	BS	1'46"377		28
14	37	KeePer TOM'S GR Supra	平川 亮①／阪口 晴南	TOYOTA GR Supra GT500	BS	1'46"514		54
15	14	ENEOS X PRIME GR Supra	大嶋 和也／山下 健太①	TOYOTA GR Supra GT500	BS	1'46"736		70

ドライバーの丸数字は走行した予選セッションを示す。

GT300 予選リザルト

●8月21日（土） ●予選出走29台 ●天候：曇り ●コース：ドライ

順位	No.	車名	ドライバー	車両	タイヤ	Q1	Q2	SW(kg)
1	61	SUBARU BRZ R&D SPORT	井口 卓人①／山内 英輝❷	SUBARU BRZ GT300	DL	1'58"205	1'57"322	48
2	5	マッハ車検 GTNET MC86 マッハ号	平木 湧也❷／平木 玲次①	TOYOTA 86 MC	YH	1'59"132	1'57"821	
3	244	たかのこの湯 GR Supra GT	三宅 淳詞❷／堤 優威①	TOYOTA GR Supra	YH	1'57"567	1'57"875	42
4	88	JLOC ランボルギーニ GT3	小暮 卓史❷／元嶋 佑弥①	Lamborghini HURACAN GT3	YH	1'58"719	1'58"304	21
5	9	PACIFIC NAC CARGUY Ferrari	ケイ・コッツォリーノ❷／横溝 直輝①	Ferrari 488 GT3	YH	1'58"766	1'58"614	12
6	4	グッドスマイル 初音ミク AMG	谷口 信輝❷／片岡 龍也①	Mercedes AMG GT3	YH	1'59"051	1'58"722	27
7	2	muta Racing Lotus MC	加藤 寛規①／阪口 良平❷	LOTUS EVORA MC	BS	1'58"364	1'58"856	63
8	21	Hitotsuyama Audi R8 LMS	川端 伸太朗①／篠原 拓朗❷	Audi R8 LMS	YH	1'58"787	1'59"176	
9	30	TOYOTA GR SPORT PRIUS PHV apr GT	永井 宏明❷／織戸 学①	TOYOTA GR SPORT PRIUS PHV	YH	1'58"795	1'59"323	9
10	10	GAINER TANAX with IMPUL GT-R	星野 一樹❷／石川 京侍①	NISSAN GT-R NISMO GT3	DL	1'57"866	1'59"378	21
11	34	Yogibo NSX GT3	道上 龍①／密山 祥吾❷	Honda NSX GT3	YH	1'58"350	1'59"378	
12	6	Team LeMans Audi R8 LMS	本山 哲①／片山 義章❷	Audi R8 LMS	YH	1'58"940	1'59"556	
13	35	arto RC F GT3	ショーン・ウォーキンショー❷／ジュリアーノ・アレジ①	LEXUS RC F GT3	YH	1'58"965	2'00"223	
14	7	Studie PLUS BMW	荒 聖治①／山口 智英❷	BMW M6 GT3	YH	1'58"313	2'00"237	
15	360	RUNUP RIVAUX GT-R	青木 孝行①／内田 優大❷	NISSAN GT-R NISMO GT3	YH	1'58"349	2'00"507	
16	48	植毛ケーズフロンティア GT-R	田中 優暉❷／富田 竜一郎①	NISSAN GT-R NISMO GT3	YH	1'58"556	2'02"499	
17	11	GAINER TANAX GT-R	平中 克幸／安田 裕信①	NISSAN GT-R NISMO GT3	DL	1'58"981		75
18	56	リアライズ日産自動車大学校 GT-R	藤波 清斗①／ジョアオ・パオロ・デ・オリベイラ	NISSAN GT-R NISMO GT3	YH	1'59"205		72
19	60	SYNTIUM LMcorsa GR Supra GT	吉本 大樹①／河野 駿佑	TOYOTA GR Supra	DL	1'59"013		69
20	52	埼玉トヨペットGB GR Supra GT	吉田 広樹①／番場 琢	TOYOTA GR Supra	BS	1'59"348		66
21	87	グランシード ランボルギーニ GT3	松浦 孝亮①／坂口 夏月	Lamborghini HURACAN GT3	YH	1'59"061		
22	55	ARTA NSX GT3	高木 真一／佐藤 蓮①	Honda NSX GT3	BS	1'59"764		33
23	25	HOPPY Porsche	松井 孝允①／佐藤 公哉	PORSCHE 911 GT3 R	YH	1'59"187		27
24	31	TOYOTA GR SPORT PRIUS PHV apr GT	嵯峨 宏紀／中山 友貴①	TOYOTA GR SPORT PRIUS PHV	BS	2'00"066		
25	50	Arnage AMG GT3	加納 政樹／柳田 真孝①	Mercedes AMG GT3	YH	2'00"234		
26	65	LEON PYRAMID AMG	蒲生 尚弥①／菅波 冬悟	Mercedes AMG GT3	BS	2'00"176		75
27	22	アールキューズ AMG GT3	和田 久①／城内 政樹	Mercedes AMG GT3	YH	2'02"002		
28	18	UPGARAGE NSX GT3	小林 崇志／名取 鉄平①	Honda NSX GT3	YH	2'03"074		9
	96	K-tunes RC F GT3	新田 守男①／小高 一斗	LEXUS RC F GT3	DL	No time		15

ドライバーの丸数字は走行した予選セッションを示す。

GT500 ポイントランキング（トップ10）

順位	No.	ドライバー	車名	第1戦	第2戦	第3戦	第4戦	第5戦	第6戦	第7戦	第8戦	合計	差	SW(kg)
1	1	山本 尚貴	STANLEY NSX-GT	3	8	8	21					40	-	80
2	1	牧野 任祐	STANLEY NSX-GT	—	8	8	21					37	-3	80
3	14	大嶋 和也／山下 健太	ENEOS X PRIME GR Supra	20	15	0	0					35	-5	70
4	36	関口 雄飛／坪井 翔	au TOM'S GR Supra	15	0	6	11					32	-8	64
5	17	塚越 広大／ベルトラン・バゲット	Astemo NSX-GT	6	20	4	0					30	-10	60
6	3	平手 晃平／千代 勝正	CRAFTSPORTS MOTUL GT-R	2	6	15	5					28	-12	56
7	37	平川 亮／阪口 晴南	KeePer TOM'S GR Supra	12	11	1	4					28	-12	56
8	23	松田 次生／ロニー・クインタレッリ	MOTUL AUTECH GT-R	0	0	20	2					22	-18	44
9	19	国本 雄資／宮田 莉朋	WedsSport ADVAN GR Supra	0	5	0	15					20	-20	40
10	39	ヘイキ・コバライネン／中山 雄一	DENSO KOBELCO SARD GR Supra	8	5	0	1					14	-26	28

得点は予選ポールポジションに1点。決勝の1位～10位に各20-15-11-8-6-5-4-3-2-1点。レース距離が700km以上の場合は25-18-13-10-8-6-5-4-3-2点。
SW＝サクセスウェイト（kg）は次戦のもの。



苦手な夏のもてぎを完全制圧。初戴冠へ、つかんだ核心

ライバルの心を折るラストピース

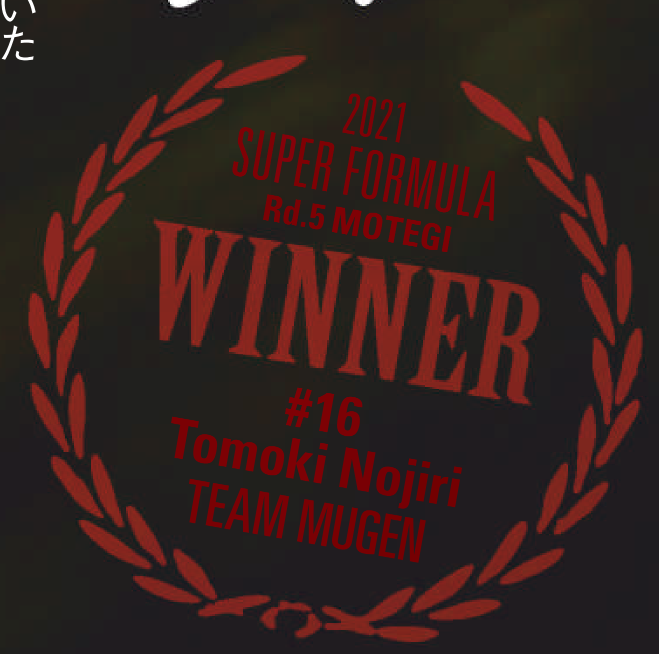
もてぎラウンド前、「苦手なサーキット」と口にしていた野尻智紀
実際、もてぎの戦績を振り返ると、とくに決勝ではトヨタ陣営の強さが際立っていた
しかし、この週末は走り始めから最後まで、野尻が圧倒。初戴冠へ王手をかけた

選手権リーダーの野尻智紀にとって、もてぎは「最後のピース」だった。全7戦のうち5戦のポイントが有効となる今シーズン、第5戦もてぎを前に野尻はすでに2勝を挙げていた。残るはもてぎの2連戦と最終戦鈴鹿。本誌前号の後半戦展望企画で、セルモ・インギングの石浦宏明アドバイザーは「あまりあいだをあけず2戦続けて同じサーキットでレースをする場合、1戦目で速かったチームは確実に2戦目も速いと思うので、8月のもてぎが本当に重要です」と分析していたが、もちろん野尻もチーム無限も、それについては強く意識していた。

「このサーキットでどうすれば速く走ることができるのか、どういうクルマが必要なのかは前から分かっていました」と野尻は言う。スーパーフォーミュラのもてぎ戦では、優勝もポールポジションもこれまでまだ獲得していなかったが、2018年には石浦に次ぐ予選2番手につけるなど苦手意識はとくにない。また、スーパーGTでは2回勝ってもいる。一方で、チーム無限はSF19になって以降もてぎとの相性はあまり良くなく、田中洋克監督によれば「夏のもてぎを制することが大きな課題だった」という。

野尻は富士、鈴鹿と開幕2連勝。続くオートポリス、SUGOでは雨の予選で後れをとるも決勝では建て直し、しぶとく5位、6位を獲得した。また、両レースともファステストラップを刻むなど、表彰台は逃すもスピードはあった。そしてSUGO終了後、2カ月以上のインターバルを利用し、野尻と担当の一瀬俊浩エンジニアは、天王山であるもてぎ戦に向けて念入りに準備を進めてきた。

もてぎではハードブレーキングが重要なのは周知の事実。ブレーキングでクルマを安定させるためにはリヤのスタビリティを高める必要があるが、そこをあまりにも重視し過ぎると、クルマは曲がりにくくなる。高気温下では空気密度が低くなり、ダウンフォースレベルが下がるため、夏場はクルマが



Text : 古賀敬介（Keisuke Koga）
Photo : 平田 勝（Masaru Hirata）／草皆茂則（Shigenori Kusakai）／石原 康（Yasushi Ishihara）



さらに曲がりにくい傾向が強まる。ブレーキングで安定していて、なおかつよく曲がり、それでいてトラクションもしっかりかかるクルマに仕上げることは非常に難しく、その難題をチーム無限はこれまでなかなか解決することができず、とくにブレーキングに大きな課題を抱えていたという。

しかし、野尻とともに昨年から新しい方向性のセッティングを模索してきた一瀬エンジニアは、勝利を手にした今年の開幕戦富士で、もてぎ攻略のヒントを見つけたようだ。

「富士ではブレーキングは良かったですし、（中低速コーナーが続く）セクター3も速かったので、それをもてぎにも応用できるだろうと考え、富士のセッティングをベースにダウンフォースを増やす方向でクルマを作りました」と一瀬エンジニア。SF19のエアロ特性として、フロントの車高は低いほど全体のダウンフォースが高まる傾向にある。そこで、フロントをできるだけ低く保ったまま動かさず、姿勢をあまり変えないようなセッティングを心がけたという。結果的にかなり気温が高かった今回のもてぎの予選では、充分なダウンフォースを得ることに成功し、同時に高いブレーキングスタビリティも確保することができたようだ。

「Q1のタイムには自分たちも驚きました」と一瀬エンジニア。野尻はQ1B組でトップタイムだったが、2番手タイムの松下信治と、Q1A組トップの大湯都史樹に約1秒という大差をつけてみせたのだ。コンマ1秒以内の争いが常態化しているスーパーフォーミ

M.Hirata

M.Hirata



昨季は厳しい展開に陥ることもあったが、前戦SUGOの3位に続き、2位表彰台と完全復調。最終周には残りのOTSをフルに使い、スライドするマシンを捩じ伏せて野尻を追った。「走りで魅了する」関口が帰ってきた。



野尻の予選アタックを見てアウトプッシュのアタックを真似るなど、"勝負師"であり、日々成長を続ける大湯。今季はまだ優勝はないが、全戦入賞で選手権2位。新たに手にした翼で、これからさらに飛躍する。

S.Kusakai

ュラの予選において、1秒差というのは異次元の速さ。そのタイムを聞き、ライバルだけでなく、野尻自身も耳を疑ったという。野尻はその後もQ2、Q3と余裕で勝ち抜き、昨年平川亮が樹立したコースレコードを更新。今年2回目のポールポジションを獲得し、貴重な3ポイントを手にした。

予選での野尻は計測1周目でアタック（アウトプッシュ）するスタイルを貫いた。「理由は分からないのですが、クルマの調子が良いときはタイヤの暖まりがよく、今回もそうだったので、野尻選手は『アウトプッシュで全然いける』と。ただ、アウトプッシュの場合はブレーキの熱を使ってタイヤを暖める必要があるので、そこはかなり気にしました」と一瀬エンジニアは予選を振り返る。また、Q2以降は直前の走行で履いた熱を持った状態のタイヤでまずアウトラップを走り、微調整を加えたセッティングの感覚を確認してピットイン。ニュータイヤに履き替えて、アウトプッシュに臨んだという。すべてが事前の計画どおりに進んだ結果、獲得したポールポジションだった。

感じた手応え、抱く危機感

もてぎで勝つための重要な要素のひとつである、予選は成功させた。次に取り組まなければならなかったのは、スタートだった。野尻は絶好調の今季もスタートは万全ではなく、アドバンテージを失うことが多かった。通常、ハンドクラッチのバイトポイント等のセッティングについては、エンジンサプライヤーのエンジニアとドライバーの二者が中心に作業を進めるケースが多い。チーム無限の場合は自社がエンジンサプライヤーでもあるが、それでもひとりが2台のマシンを見る必要があり、1台に対する合わせ込みの時間はどうしても限られてしまう。そこで、チーム側のエンジニアもその作業に加わることでよりスピーディに、頻繁に、きめ細かくハンドクラッチを調整することが可能になったという。そして、日曜日の決勝前の走行ではハンドリングではなく、ハンドクラッチの最終調整に注力した。「いままで以上に理解が深まり、逆に、いままでなぜうまくいかなかったのかも分かりました」という野尻は、いい蹴り出しで抜群のスタートを決め、見事にふたつめの課題をクリアした。

予選2番手の関口雄飛、3番手の松下ともにスタート巧者であり、彼らはスタートで野尻の前に出ることが勝負の鍵を握ると考えていた。しかし、野尻はしっかりとふたりを抑え込み、セーフティカーあけのローリングスタートも難なく決め、トップを快走し続けた。野尻とチームがもっとも警戒していたのは、朝のフリー走行で非常に速くラップも安定していた関口によるアンダーカットだ。そのため、10周目に関口がピットに入ると翌周すぐ反応してピットに入り、素早くタイヤ交換を済ませ実質首位を守った。

しかし、野尻の前にはピットインを引っ張るトムスのジュリアーノ・アレジ、宮田莉朋の2台が走っていた。彼らのタイムは遅く、一瀬エンジニアは



アスリートは「ゾーンに入る」ことがまれにある。開幕2戦の野尻は、まさにその状態にあると思われたが、今季の野尻は「ゾーンに入りっぱなし」というか、完全に強さを自分のものにした。いまの野尻に、死角は見当たらない。

M.Hirata



SF19になってからのもてぎ戦を2連覇。今回も大本命の平川だったが、予選で合わせ切れず6番手。それでも抜きにくいもてぎで、決勝では4位に。終盤には松下との激しい3位争いを演じ、次戦もてぎへ、存在感を示してみせた。

S.Kusakai

2021 SUPER FORMULA タイトル争い

Pos.	No.	Driver	Team	Engine	Rd.1 富士 QF	Rd.1 富士 Race	Rd.2 鈴鹿 QF	Rd.2 鈴鹿 Race	Rd.3 オートポリス QF	Rd.3 オートポリス Race	Rd.4 SUGO QF	Rd.4 SUGO Race	Rd.5 もてぎ QF	Rd.5 もてぎ Race	Rd.6 もてぎ	Rd.7 鈴鹿	Point	Behind
1	16	野尻智紀	TEAM MUGEN	HONDA	3	20	2	20	0	3	0	5	3	20			76	-
2	64	大湯都史樹	TCS NAKAJIMA RACING	HONDA	2	15	1	1	0	2	0	15	0	5			41	-35
3	19	関口雄飛	carenex TEAM IMPUL	TOYOTA	0	0	0	8	0	0.5	3	11	2	15	10/16-17	10/30-31	39.5	-36.5
4	5	福住仁嶺	DOCOMO TEAM DANDELION RACING	HONDA	0	11	3	0	0	0	0	20	0	0			34	-42
5	20	平川 亮	carenex TEAM IMPUL	TOYOTA	0	8	0	15	0	0	-	-	0	8			31	-45

昨季に引き続き、今季も上位最大5大会ぶんの有効ポイント制を採用。つまり、2戦は"落としてもいい"ラウンドとなる。通常であれば多くのドライバーにチャンスは広がるはずだが、野尻が有効ポイントの5戦においてすでに3勝しており、ひとり突出することとなった。残り2戦、ポールと優勝のフルマークで46点を得られるため、5人にタイトルの権利は残されているが、野尻の初戴冠は濃厚。早ければ次戦もてぎで決着を迎える。

選手権ポイントシステム

Race	1位：20	2位：15	3位：11	4位：8	5位：6	6位：5	7位：4	8位：3	9位：2	10位：1
QF	1位：3	2位：2	3位：1							

「この戦略終わってしまった、ゴメン」と思ったという。野尻は「聞いていなかったよと無線で愚痴をこぼしました(笑)」と言うも、鮮やかにアレジを抜き去り、その後宮田がピットに入ったことで再びクリーンエアを確保し、タイムロスを最小限に留めた。最終周に関口がオーバーテイクシステムをフルに使うという奥の手で迫ったが、野尻は動じることなく、今シーズン3度目のトップチェッカーを受けた。不得手だったもてぎにしっかりクルマを合わせ込み、予選で圧巻のタイムを刻み、スタートを成功させ、先行車のオーバーテイクも決めた。野尻とチーム無限にとっては完璧な週末となった。

「僕らは前から『もてぎが苦手』と言ってきたので、ライバルは『無限が苦手なもてぎで獲るしかない』という気持ちだったと思います。だから、ライバルの心を折るためにも、今回は絶対に勝ちたかった。そのためにすごく時間も割いたし、みんなに協力もしてもらい、チームとして必勝体制で臨みました。その重要なレースでしっかり勝ちきれたので、これに勝るものはありません。パズルの大きなピースがはまったと思います」

これで野尻は5戦3勝。タイトルを争うライバルのうち、関口以外が表彰台を逃したことで初タイトルに王手をかけ、早ければ次戦10月のもてぎで勝負が決まる。

「次のもてぎではいろいろな展開が考えられます。寒くなってタイヤが発動せずアンダーしか出ないとか、空気密度が高まってダウンフォースが増え、しっかり曲がるようになり誰もが速く走れるようになるとか、どうなるのか分かりません。ただ、僕たちの今回のセットアップを次に持ち込んでも絶対に結果は出ないと思います。今回もクルマは少しアンダーっぽく、それを自分で曲げにいくと唐突にリヤが出るところがあったので、そこは不満です」

「残り2戦、攻めの手は緩めない」。伝わってくる、静かな覚悟

今年のチーム無限16号車の持ち味であり強みでもある「粘りのあるオーバーステア」は、どうやら今回は実現できていなかったようだ。そして、なぜ自分たちがこれほど速かったのかについても、その理由をまだ完全にはつかめていないという。

「もし、ライバルが自分よりも前からスタートしていたら、もっと速く走っていたかもしれないし、少し怖かったですね。残り2戦、僕もチームも、攻めの手を緩めることなく戦います」

大きな手応えを感じながらも現状に満足せず、危機感すら口にする野尻。しかし、数年前のような気持ちの揺らぎは感じられず、最後まで全力で戦い抜くという静かな覚悟と、7戦5勝を狙う強い覇気が伝わってきた。

Y.Ishihara



ランキング3位でもてぎに挑んだ福住だったが、決勝ではオープニングラップのV字コーナー、後続車に接触されてマシンが横向きになり、そこに他車が突っ込む多重クラッシュに発展。ノーポイントでレースを終えた。

大串 信の 私見聞録

外国人ドライバーの入国規制事情

モータースポーツに“公益性”はないのか？

Text : 大串 信（Makoto Ogushi） Photo : 平田 勝（Masaru Hirata）

新型コロナウイルス感染拡大の中、シリーズ第５戦が開催されたツインリンクもてぎのパドックには、やはりタチアナ・カルデロンとサッシャ・フェネストラズの姿はなかった。このふたりが日本のレースに出られない事情は微妙に異なる。

「タチアナはビザも持っていますし、日本に入国しようと思えばできる状態なんです」とスリーボンド・ドラゴコルセの道上龍代表は言う。「ただ、ル・マンを終えた後日本に来ても、隔離期間が義務づけられてしまうので今回のレースには出られませんでした」。

道上代表によれば、カルデロンは今シーズン、スーパーフォーミュラ（SF）を最優先に、その合間でWEC（世界耐久選手権）に出場するつもりでいたが、スケジュールが合わずにSF出場を見合わせているという。

問題はカルデロンがチームに持ち込むと言われるスポンサーフィーだが、不出場の場合、基本的に支払われないようだ。

「今年の契約は去年のことがありましたから、入国の問題で出場できないことも想定したものにはしてありますが、それでも出場しないレースには基本支払いはなされません。結局、メインスポンサーのスリーボンドさんとうちのチームの持ち出しでやりくりしています。チーム立ち上げで機材などをそろえるために初期費用がかかった昨年に比べれば、ギリギリでやっていけそうです」

代役を務める塚越広大には、SF出走の機会を提供する代わり、とくにギャランティは支払っていないという。

一方、スーパーGTでのフェネストラズとトムスの関係は少々異なる。舘信秀会長は言う。

「元々うちはサッシャを引っ張ってきて乗せているんだから、持ち込みを取るどころかこちらが彼にお金を払っている関係です。うちとサッシャとの契約だと、彼がレースに出られない場合、代役に阪口晴南を立てるために乗車手当やその他の費用が余計にかかるので、本来ならば（契約を守れなかった）サッシャが負担すべきものになります」

「ただ、ここが難しいところなんです」というのは谷本勲社長だ。「サッシャが日本へ来られないのは、（世界的な）パンデミックのせいなんだからしかたがない事象だととらえれば免責なんです。一方、そんな状況なのに自分の不注意で国外に出てしまったから出場できなくなったんだろうと言えば、本人の責任でペナルティを払えよという理屈になる。そこはまだはっきりしていない話です」。

フェネストラズの場合はそもそもビザが下りていないので、隔離期間さえ満たせば入国できるカルデロンと異なる問題を抱えている。なぜカルデロンとフェネストラズの立場に、このような差があるのだろうか。

「タチアナの場合、契約するときうちは真っ先にビザ関連の用意をしたのでビザを含む書類上の問題はまったくなくて、入国自体は余裕でできるんです。昔スーパーGTでオリバー・ターベイ（2016年）と契約したとき、外国人と仕事するときは真っ先にビザを手配しておかなければいけないと教訓を得て、タチアナともまずそこから始めて準備していましたから」と道上代表。「でも、日本人も外国人も入国するときに14日間の隔離が義務づけられているから大変なんです。（小林）可夢偉とか（中嶋）一貴がル・マンの後、このレースに出場できないのと一緒です」。

対して、コロナ禍の中フェネストラズを入国させようとしているトムスは苦労を重ねているようだ。「手続きについてはこちらが相当動いていますが、実現しません。ビザについては外務省、スポーツをやるんだというのであればスポーツ庁だとか文科省だとかいろいろ窓口があって、サッカーやら野球の親善試合については『公益性がある』ということで隔離期間を短縮する特別措置が認められたのに、モータースポーツはダメなんです。なぜなのかと言ったら、野球やらサッカーはちゃんとした組織があって、上の役人との関係を保ってきたからなんです。レース界がいかに何もしてこなかったかということが露呈しちゃった。ぼくはJAF（日本自動車連盟）の理事なので自分を責めることになるんだけど、いまさらJAFはJOC（日本オリンピック委員会）に加盟しておけば良かったとも言ってますよ。JOCと関係もないのであればダメだと言われたりもしたらしいから」と舘会長。

スポーツ業界が政治や行政と密接な関係を持つことが良いことなのか悪いことなのかは別として、今回のコロナ禍のように監督官庁と関わらなければならない場合、業界としての窓口が確立していないことは大問題だろう。

「野球だってサッカーだって、ちゃんとした統括団体がとりまとめをして嘆願をしてくるのに、モータースポーツはなぜいろんなプロモーターやらチームやら個人やらが接触してくるのか、モータースポーツ業界は何をやっているのか、統括団体はJAFじゃないのか？と嘆願先から言われたそうですよ」とは谷本社長である。

誰が悪いのでもない問題だけにやりきれない思いがするが、少なくともカルデロンについてはシリーズ第６戦には復帰する方向で準備が進んでいる模様だ。



全日本 スーパーフォーミュラ選手権
ツインリンクもてぎ 8月28日（土）～29日（日）

Text：浅見理美（Satomi Asami）／auto sport web
Photo：上尾雅英（Masahide Kamio）
三橋仁明（Noriaki Mitsuhashi）



M.Kamio

抜きにくいもてぎで、レース終盤に超絶バトルを繰り広げた松下と平川。その防衛に成功した松下が今季初の３位表彰台へ。最後まで諦めず野尻に迫った関口とともに、勝者を称えた。



N.Mitsuhashi

レース終盤、上位陣で白熱したバトルが勃発

野尻が今季3勝目 選手権争いのリードを拡大

ホールショットを奪ったのは野尻智紀だが、抜群のスタートダッシュを決めたのが平川亮。３番手スタートの松下信治にもイン側から並びかけたが、アウト側の松下が２コーナーでポジションを取り戻す。

その後方では、V字コーナーで福住仁嶺に山下健太が接触。横滑りした福住のマシンに、塚越広大と大嶋和也が避け切れず多重アクシデントが発生。この３台はオープニングラップで戦列を離れることとなり、その後山下にはドライビングスルーペナルティが科せられている。

このアクシデントにより、レースは２周目に入ったところでセーフティカーが導入。５周目に入ってレースが再開すると、先頭の野尻はファステストラップを連発して２番手関口雄飛との差を広げにかかる。対する関口はピットウインドウが開く10周目でオーバーテイクシステムを作動させてプッシュ。そのままピットへ向かい真っ先にタイヤ交換を行なった。これに反応するかたちで、翌周に野尻がピットイン。７・７秒とわずかに時間がかかったように見えたピット作業だったが、野尻は関口の前でコースに復帰した。

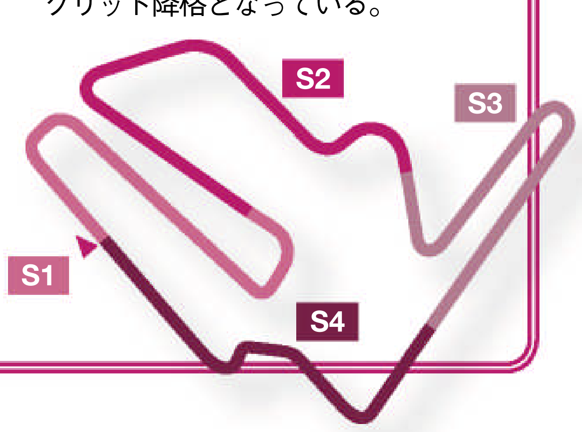
レース終盤には、上位陣で白熱したバトルが繰り広げられた。なかでも松下と平川の３位争いは32周目にヒートアップ。90度コーナーのブレーキング、平川はイン側からアウト側へと揺さぶりをかけるが、ややイン寄りに位置していた松下のブロックが成功。34周目にはオーバーテイクシステム（ＯＴＳ）を使って一気に詰め寄った平川が、Ｓ字コーナーの入口で松下のインに飛び込んでいったがオーバースピードでマシンがスライドしてしまう。クロスラインでポジションを取り戻した松下が３位表彰台を獲得した。

最終周では関口が残りのＯＴＳを使い、野尻との差を削っていく。しかし、１秒届かず。野尻が今季３勝目を飾った。第４戦終了時点でランキング２位につけていた大湯都史樹が６位、ランキング３位の福住がノーポイントに終わり、野尻がチャンピオン争いのリードをさらに拡大。次戦でのタイトル獲得の可能性が極めて高くなった。

Qualifying Report

Q1で1秒差以上、驚速野尻がPP獲得

今大会もQ2までをA、B組に分けて実施。Q1のB組で出走した野尻は、２番手の松下に１秒以上の差をつける圧巻のアタックを見せつけた。Q2ではタイトルを争うランキング上位５人のなかで、野尻、大湯、平川、関口がQ3進出を果たす一方、福住が脱落。そしてQ3でも野尻の驚速ぶりは変わらず、唯一コースレコードを更新して今季２度目のポールを獲得した。なお、４番手タイムの宮田は今大会に向けてエンジン交換を行なったため、10グリッド降格となっている。



QF RESULT

Pos.	Q1/2 Gr.	No.	Driver	Q1	Q2	Q3
1	B	16	野尻智紀	1'31"336	1'31"110	1'31"073
2	B	19	関口雄飛	1'32"596	1'31"532	1'31"318
3	B	51	松下信治	1'32"410	1'31"734	1'31"371
4	B	37	宮田莉朋	1'32"577	1'31"877	1'31"395
5	A	64	大湯都史樹	1'32"342	1'31"837	1'31"402
6	A	20	平川 亮	1'32"577	1'32"003	1'31"739
7	A	15	大津弘樹	1'32"560	1'32"061	1'31"928
8	A	39	阪口晴南	1'32"793	1'32"406	1'31"937
9	B	5	福住仁嶺	1'32"611	1'31"895	
10	A	3	山下健太	1'33"088	1'32"415	
11	B	38	坪井 翔	1'32"547	1'31"997	
12	A	36	G.アレジ	1'33"064	1'32"471	
13	B	12	塚越広大	1'32"552	1'46"413	
14	A	6	牧野任祐	1'32"947	1'32"599	
15	B	18	国本雄資	1'32"633		
16	A	7	小高一斗	1'33"128		
17	B	1	山本尚貴	1'33"011		
18	A	14	大嶋和也	1'33"608		
19	B	4	中山雄一	1'34"168		

FINAL RESULT

ツインリンクもてぎ 曇り／ドライ 35周

Pos.	No.	Driver	Team	Engine	Time/Gap
1	16	野尻智紀	TEAM MUGEN	H	59'07"562
2	19	関口雄飛	carenex TEAM IMPUL	T	1"038
3	51	松下信治	B-Max Racing Team	H	3"682
4	20	平川 亮	carenex TEAM IMPUL	T	4"408
5	39	阪口晴南	P.MU/CERUMO・INGING	T	20"316
6	64	大湯都史樹	TCS NAKAJIMA RACING	H	21"605
7	6	牧野任祐	DOCOMO TEAM DANDELION RACING	H	23"382
8	37	宮田莉朋	Kuo VANTELIN TEAM TOM'S	T	23"879
9	38	坪井 翔	P.MU/CERUMO・INGING	T	28"084
10	15	大津弘樹	Red Bull MUGEN Team Goh	H	31"638
11	18	国本雄資	KCMG	T	33"364
12	1	山本尚貴	TCS NAKAJIMA RACING	H	33"944
13	4	中山雄一	KONDO RACING	T	54"956
14	7	小高一斗	KCMG	T	55"705
15	3	山下健太	KONDO RACING	T	56"527
16	36	G.アレジ	Kuo VANTELIN TEAM TOM'S	T	57"557
			以上完走（規定周回数31周）		
	5	福住仁嶺	DOCOMO TEAM DANDELION RACING	H	35Laps
	12	塚越広大	ThreeBond DragoCORSE	H	35Laps
	14	大嶋和也	NTT Communications ROOKIE	T	35Laps

FL：No.19 関口雄飛／carenex TEAM IMPUL 1'34"012 12/35 183.845km/h

DRIVER STANDINGS

Pos.	No.	Driver	Points
1	16	野尻智紀	76
2	64	大湯都史樹	41
3	19	関口雄飛	39.5
4	5	福住仁嶺	34
5	20	平川 亮	31
6	51	松下信治	25.5
7	37	宮田莉朋	22
8	39	阪口晴南	20.5
9	6	笹原右京	18
10	36	G.アレジ	17

TEAM STANDINGS

Pos.	Team	Points
1	TEAM MUGEN	68
2	carenex TEAM IMPUL	65.5
3	DOCOMO TEAM DANDELION RACING	58
4	TCS NAKAJIMA RACING	47
5	Kuo VANTELIN TEAM TOM'S	34
6	B-Max Racing Team	24.5
7	P.MU/CERUMO・INGING	24.5
8	Red Bull MUGEN Team Goh	10.5
9	KCMG	3
10	NTT Communications ROOKIE	2.5



Y.Yoneshige

エンジンチューナーから見えた

「JAF F4で広がる世界」

JAF F4 PADDOCK NEWS Vol.3

2021 FORMULA 4 CHAMPIONSHIP

国内唯一開発競争のある ミドルフォーミュラF4の魅力を探る

Text：大串 信（Makoto Ogushi）
Photo：上尾雅英（Masahide Kamio）／米重有三（Yuzo Yoneshige）
取材協力：岡山国際サーキット

F1を頂点とする世界のモータースポーツシリーズの多くがワンメイク化に向かっているのはご存じのとおり。たしかに、モータースポーツの〝スポーツ性〟を追求するなら、選手が用いる道具の性能差は極力抑制されるべきで、シャシー、エンジンやタイヤをひとつの銘柄にそろえるワンメイク化は理に適っている。しかし、道具の競争が存在することもモータースポーツ本来の大きな魅力のひとつであったはずだ。

JAF規則に則って日本F4協会が運営するF4選手権、いわゆるJAF F4はいまや世界的にも珍しくなった〝マルチメイク〟のフォーミュラカーレースシリーズである。

たとえば、JAF F4で用いられるエンジンはJAF規定に沿って開発され、JAFに登録される必要があるが、現時点で書面上は15種類も登録されており、さらに増えようとしている。これらのエンジンは日本自動車レース工業会（JMIA）に加盟する複数エンジンチューナーが開発、供給する。もともとは吸気リストリクター装着を義務づけ、エンジン価格にコストキャップを設けるなどして性能を均衡化し、コストを抑制してきた。だが、近年は状況が大きく変わってきている。というのも、2015年に国際規格に基づくFIA・F4日本選手権が始まり、メーカーが育成プログラムとともに参画した結果、ステップアップカテゴリーとしてのFIA・F4の注目度が高まったからだ。

一方、JAF F4のほうはマルチメイクの魅力を潜在的なエントラントにも訴えるべく、シャシーとエンジンに関する規制を緩和。まず、JAF F4に性能が近いフォーミュラ・ルノー車両が参戦できるようにした。フォーミュラ・ルノーが搭載しているエンジンはシングルスロットルで、それまでのJAF F4用エンジンの4連ス



M.Kamio

戸田レーシングの島田武男さん。戸田レーシングをはじめ、JAF承認エンジンを供給するエンジンチューナーには、S-GT GT500/GT300やSFライツなどのチームに供給しているチューナーも多い。(as)

ロットルに義務づけられていた吸気リストリクターをそのまま適用することはできなかった。そこでJAF F4では、シングルスロットルについては吸気制限を行なわないこととした。

こうして、国内に眠っていたフォーミュラ・ルノー車両や元フォーミュラチャレンジジャパン（FCJ）車両を中心に、新たな参加車両が増加した。いまでは、エンジンについても自分の好みや戦闘力を鑑みて選ばれた5～6タイプが競い合い、バラエティに富んだ構成となっている。

F4協会からの依頼を受けて、エンジンチューナー間の連絡をとりまとめている戸田レーシングの島田武男さんは言う。

「JAF F4というカテゴリーの魅力は、ワンメイクではないという点です。多くのカテゴリーでワンメイク化が進んだ結果、レーシングガレージやエンジンチューナーが技を磨くステージがなくなってしまいました。いまやJAF F4は、シャシーやエンジンの開発業務を良い意味で楽しみながら技術力を維持できる、世界的にも珍しいカテゴリーです」

規制緩和により自由度が高まったことで、アイデアと工夫を凝らした新しいエンジンもさらに登場してきている。たとえば、シングルスロットルの吸気系を組み合わせたトムスのエンジン、マツダのNC系（3代目）ロードスターなどに搭載されていたLF・VE型をベースにしたセキグチカーズのエンジンなどだ。

もちろん、仕様の異なるエンジンが戦うということに対しては、何らかの性能均衡化の措置が必要となる。規制緩和以前は、F4協会指定のリストリクターを付けるという前提により、さまざまなエンジンの最高性能（出力）をそろえ、そのなかで各エンジンチューナーが許されている範囲でのチューニングを施して競い合っていた。規制緩和後に登場した、シングルスロットルを組み合わせてチューニングされた新型エンジンのパフォーマンスは高く、性能均衡化は大きな課題となっている。

「現時点では、エンジン単体での性能調整は難しく、シャシーに搭載して走ったときの総合的な性能、たとえばセクタータイムやラップタイムやレース結果などを見ながら性能調整しています」と島田さん。もちろん、ドライバーの技量にも差があり、速いドライバーがハンディキャップを背負わされることになっては、レースではなくなってしまう。「チューナーが新しいエンジンを申請する際に、そのチューナーには書面で約束してもらっています」（同）。ここは紳士協定とも言える部分だが、性能均衡化を図る努力が並行して続けられている。

こうしたシリーズ関係者の尽力もあり、JAF F4はマルチメイク・フォーミュラシリーズとしてあり続けている。それはやはり、ドライバーだけではなく、マシン開発に携わる技術者も自らの創意と工夫とともにコンペティションの場に身を置けるという大きな魅力が、彼らを惹きつけてやまないからなのだ。











多彩なJAF承認エンジン

写真は第5戦／第6戦岡山に出場していた車両のエンジン（抜粋。搭載車両は右上のK20Aから反時計回りに、2号車、12号車、19号車、8号車）。エンジン別ではK20A搭載車両が岡山では最多だった。ベースのエンジンは、K20Aがホンダ、SR20VEがニッサン、F4Rがルノー、LF-VEがマツダ。型式の下はそのエンジンのチューナー名。（写真以外のJAF承認エンジンについては、F4協会の公式ホームページでご確認ください）（as）

クルマとレースを感じるコラム

ピット・イン

いしいしんじ

第106回

ゆっくり、はやく

作家。1966年大阪生まれ、京都在住。『ある一日』『マリアさま』ほか著作多数。当コラムの絵はレースを愛する息子ひとひ氏が手がける。この連載をまとめた書籍が発売中。セナに捧げる書き下ろし小説「ブルドッグのアイルトン」を収録。twitterアカウント：@ishii_shinji_as

誰もが願っていたピースがはまり、胸のつかえは雲散した

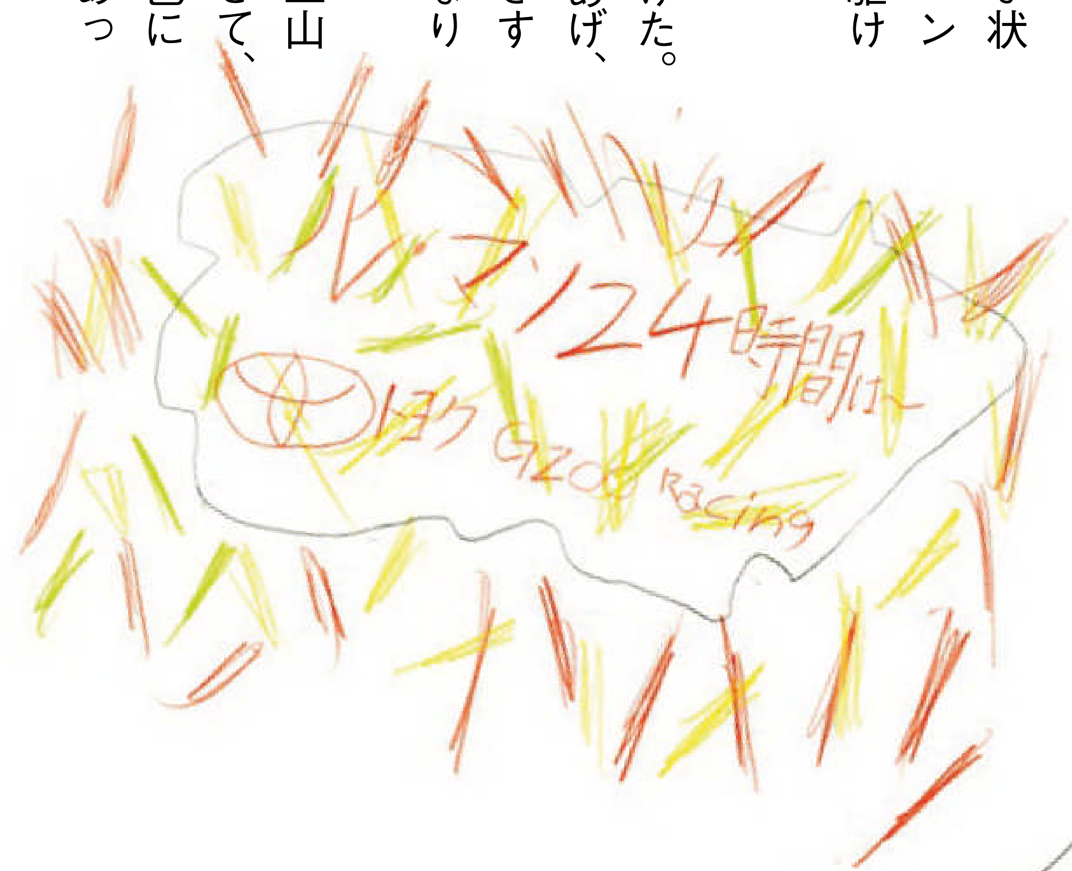
芸術系の大学で小説について5時間ぶっとおしでしゃべり、噛みすぎたスルメみたいな状態で家に帰ったら、ランニングにパンツ一丁のひとひが玄関まで駆けてきて、

「おとーさーん、ほら！」

と、手に持った「カルデラ」をかかげた。B4サイズの段ボールに紙粘土を盛りあげ、絵の具でていねいに着彩してある。さすがこのコラムのビジュアル担当、かなり完成度の高いジオラマだ。

「ここ外輪山。火山活動で、内側に五山ができて、雨が降ってカルデラ湖できて、地震で外が割れて、水が出てこの景色になってん。阿蘇もホンマ、いろいろあったんや」

この夏休み、仕事もかねて一家で熊本へでかけた。有明海でアジを釣り、金栗四三の生家を訪れ、水俣の海をみわたし、さいごに阿蘇にいった。世界じゅう、ほかのどんな場所でも味わえないあのみどりの絶景に、ひとひは一瞬で打たれた。



レンタル自転車で阿蘇駅の「道の駅」に寄ったら、オートポリスでのレースを終えて、帰る途中のトランスポーターとすれ違った。ホンモノや、ホンモノや、とひとひは、ホンモノの雄大な景色のど真ん中で大騒ぎしていた。



「そういうたら、きょう、GTすごかってんで。ぜったい、結果みたらあかんで」

と、自由研究のジオラマを片づけ、ひとひはYouTubeなど検索し、鈴鹿300kmレースの映像があがっていないかチェックをはじめた。レース終了して2時間くらいではまだムリな話だ。

「ぜったい、ニュースとか、オースポのページとか見んといてや」

いいながらひとひは、いっしょに入ったお風呂でがまんができなくなり、

「じつはな、GT-Rがポディウム独占。7年ぶりやねん。次生さんの走りが、ほんまヤバかってん。ほかにもいっぱいあってな、おとーさん、ダイジェストやなくて、フルの映像ぜったい見なあかんで」

「見るわ」

8時からはル・マンの最終盤。先頭を切ってストレートを駆ける7号車の勇姿に、

「うわあ、うわあ、うれしいなあ」

と小躍りしかけたひとひは座り直し、

「まだまだ、なにがあるかわからへん。ゆっくり、はやく、走ってほしいなあ」

2016年から、といえばひとひは当時6歳。彼のル・マン観戦の歴史は、小林可夢偉選手の悲運を見まもる旅でもあった。誰よりも勝ちたい、けれどもなぜか、指先に触れたかと思うと、勝利の旗は、するりとその手から離れてゆく。モータースポーツ好きとして、ぜったいにはまってほしい最後のピース。

その願いが現実のものとなる。ピットで8号車と合流し、ともにたたえ合うかのようにコース上へ滑りだす。

7号車は、「ゆっくり、はやく」走った。24時間の、最後の1分間に、これまで走り抜いた何百時間を巻き戻し、凝縮して。

はためくチェッカーフラッグ。サーキット自体が手をあげ、祝福している。誰もが願っていたピースがはまり、胸のつかえは雲散した。可夢偉がヘルメットをとり、ミシュランのキャップをかぶる。その表情に、雄大、ということばが浮かんだ。阿蘇の風景にそっくりだ、と思った。ひとひのつぶやいたとおり、「ホンマ、いろいろ、あったんや」。だからこのポディウムの頂上にいる。

テレビを消したのは真夜中の0時近くだった。小学5年生はしかし目を輝かせ、

「鈴鹿は、ニッサンニッサンニッサン。ル・マンは、トヨタ、トヨタ。来週はスパで、ホンダが優勝やな！」



絵：いしいひとひ

次号オートスポーツは9月17日(金)発売です

10月1日号 No.1560 定価690円

※企画内容は変更になる場合がございます。

NEXT

特集

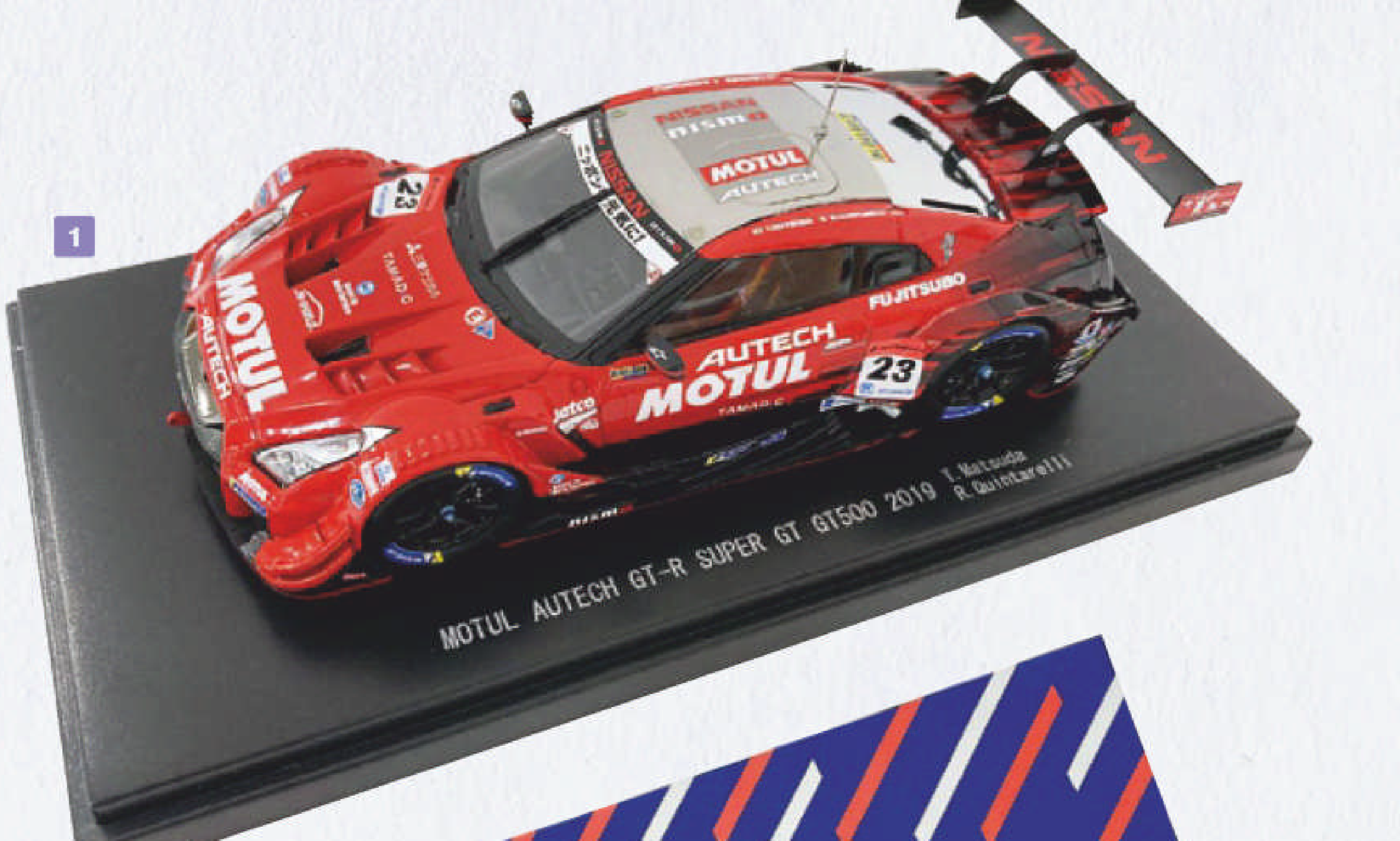
スーパーGT SUGO分析

GT500現行規定車両で初めて挑むSUGO戦。魔物は誰に牙をむく?

— 角田裕毅のドライビング — 2022年のGT500を妄想する — F1&WRC速報 —

Present For Readers

オートスポーツ読者のみなさんへ



1 EBBRO 1/43スケールモデル MOTUL AUTECH GT-R SUPER GT GT500 2019 1名様

月いちペースで新製品が登場するエブロから『MOTUL AUTECH GT-R SUPER GT GT500 2019』を1名様に。その他のライアップはエブロのHPまで。
提供：エムエムビー
URL：www.ebbro.co.jp

2 レッドブル・エナジードリンク キャンペーンデザイン缶 3名様(2缶セット)

8月31日から全国のセブン-イレブンで発売されるレッドブル・エナジードリンクの特別デザイン缶を、シュガーフリーとセットにしてお届けします！
提供：レッドブル・ジャパン(株)
URL：https://redbull.com

3 トロロッソ応援フラッグ 3名様

トロロッソからアルファタウリにチーム名が変わったのは2020年のこと。いまや入手困難ともいえるトロロッソの応援フラッグを3名様に。サイズは48×45cmほど。
提供：本田技研工業株式会社
URL：https://www.honda.co.jp

4 2019ル・マン24時間仕様 トタル手帳 1名様

トタルの赤が目を引くポケットサイズの手帳。表紙と裏表紙まわりに英語と仏語でル・マンの紹介が載せられているが、中身は罫線入りのメモ用紙仕様。



応募方法 ハガキに、郵便番号、住所、氏名、年齢、職業、電話番号を明記し、①希望するプレゼントの番号、②今号でおもしろかった記事とその理由、③今号でおもしろくなかった記事とその理由、④好きなカテゴリー、⑤好きなドライバー、⑥オートスポーツへの要望をお書きのうえ、下記までお送りください。

締め切り **2021年9月17日(金)**(当日消印有効)

あて先 〒160-8461 東京都新宿区新宿6-27-30
新宿イーストサイドスクエア7F
(株)三栄 オートスポーツ編集部「1559号プレゼント」係

オンラインからの応募方法が変わりました

オンライン応募締切：2021年9月16日(木)
オンライン応募コード：『as1559』

PCやスマートフォンからご応募されるかたは、弊社が運営する『三栄ID』からお願いいたします。掲載のQRコードもしくは下記URLよりアクセスいただけます。登録後はサイト内の指示に従って必要事項をご記入ください。その際、ご住所等は正確にご入力いただきますようご協力をお願いいたします。
※応募ハガキ、オンライン応募によってお預かりした各種データは、今後の誌面作りへの活用、プレゼント発送、弊社刊行物のご案内発送以外の目的には使用いたしません。

https://id.san-ei-corp.co.jp/top/

AS SIGN BOARD

INFORMATION | 気になる情報を速攻チェック

レッドブルからの『特別な応援体験』をGETしよう スペシャル缶購入者全員に先着特典あり!

モータースポーツ界にエナジードリンクのイメージを定着させた先駆け、といえば『レッドブル』を思い浮かべるファンがほとんどではないだろうか？ 8月中旬から全国のセブン-イレブンにおいてレッドブルプレゼンツ『さらなる夢に、さらなる翼を。キャンペーン』が実施される。このキャンペーンでは、レッドブル・エナジードリンクにレッドブル・レーシング、レッドブル・シュガーフリーにはスクーデリア・アルファタウリをあしらったキャンペーン限定デザイン缶(250ml)が数量限定で順次販売されるほか、期間中に対象のレッドブル製品を購入していただきご応募いただくと、抽選でプレミアムなグッズが当たる。レッドブルの購入本数に応じて【A賞】RedBull Racingプレミアム・ホスピタリティ ボックス、【B賞】ドライバー直筆サイン入り公式ミニチュアモデル 全8種、【C賞】レッドブル・レーシング／スクーデリア・アルファタウリ公式ウェアが用意されている。そして店頭先着特典として、1缶購入するともれなくキャンペーン限定リストバンド(全3種類)をもらうことができる。リストバンドは数に限りがあり、店頭の在庫がなくなり次第終了となるので狙っている方は早めの購入をオススメしたい。

残念ながら日本GPでレッドブル＆アルファタウリの勇姿を見ることはできなくなってしまったが、レッドブルスペシャル缶を買って『さらなる特別な応援体験』をGETしよう！

■さらなる夢に、さらなる翼を。キャンペーン
●キャンペーン期間：8月30日(月)～9月19日(日)23:59(レシート有効期間)
●応募受付期間：8月30日(月)～9月22日(水)23:59
●対象店舗：全国のセブン-イレブン
●対象商品：すべてのレッドブル製品
※店舗・地域によって一部取扱いのない商品がございます
●応募方法：レッドブルのLINE公式アカウントから









●詳細URL：https://www.redbull.com/jp-ja/projects/rbr-sat/rbr-sat-closed

SAN-EI
CORPORATION

No. 1559

auto sport

オートスポーツ 2021 9/17号

auto sport 2021年9/17号（隔週金曜日発売）2021年9月3日発売　第58巻第16号　通巻1559号
発行人：星野 邦久　編集人：田中 康二
発行元：株式会社三栄　〒160-8461　東京都新宿区新宿6-27-30 新宿イーストサイドスクエア 7F
販売部：TEL 03-6897-4611

定価690円

本体627円

雑誌 29663-9/17

4910296630910
00627

SAN-EI CORPORATION
PRINTED IN JAPAN 大日本印刷